Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück: Entgelt bez. ZKZ 09114

MOTOR SPORT aktuell

NR. 18 / 13. APRIL 2022

Großer Preis von Australien

Ferrari bestätigt den Höhenflug

Superbike-WM in Aragón

Siege für Rea und Bautista

F1-Einstieg von Porsche und Audi

VW bestätigt den Formel-1-Deal

Deutschland € 2,70
A € 3,00 · CH sfr 4,30
IT € 3,80 · B, NL, LUX € 3,20
4 190525 902708 18



MotoGP Austin: Ducati dominiert

Ducati-Privatier Enea Bastianini gewinnt



Interview mit GT-Promoter Ratel

Ratel über seine Kritik am Ford Mustang GT3



Formel-E-Doubleheader in Rom

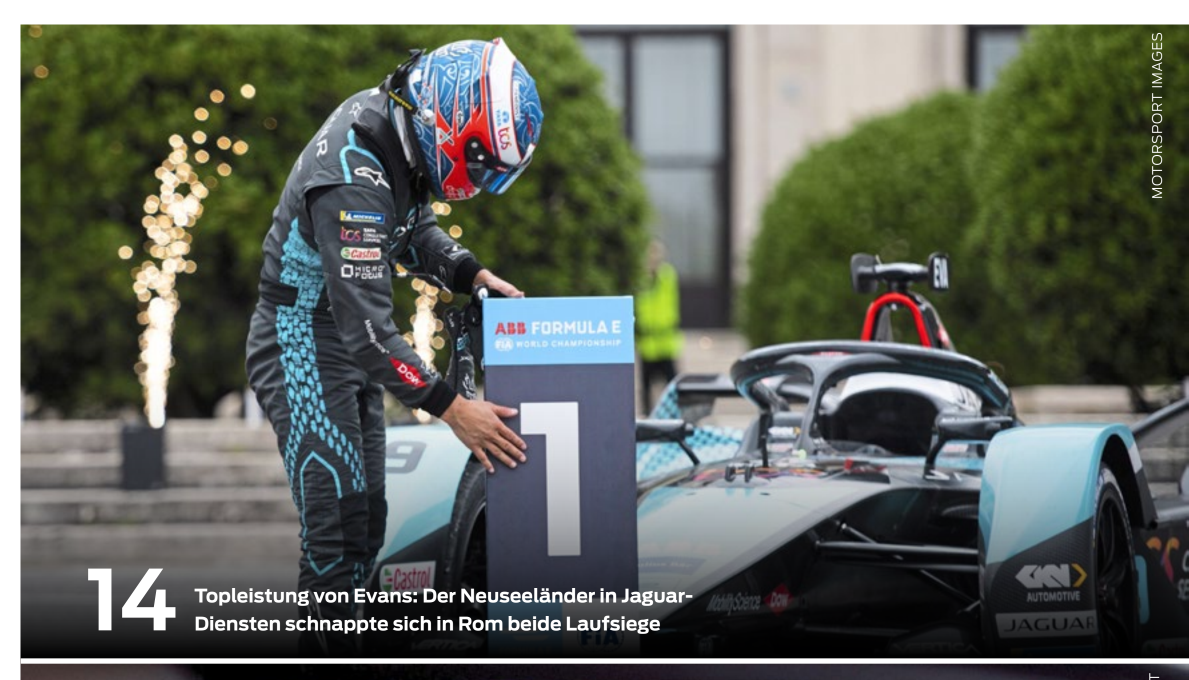
Mitch Evans: Zwei Siege für Jaguar

Inhalt

Automobil:

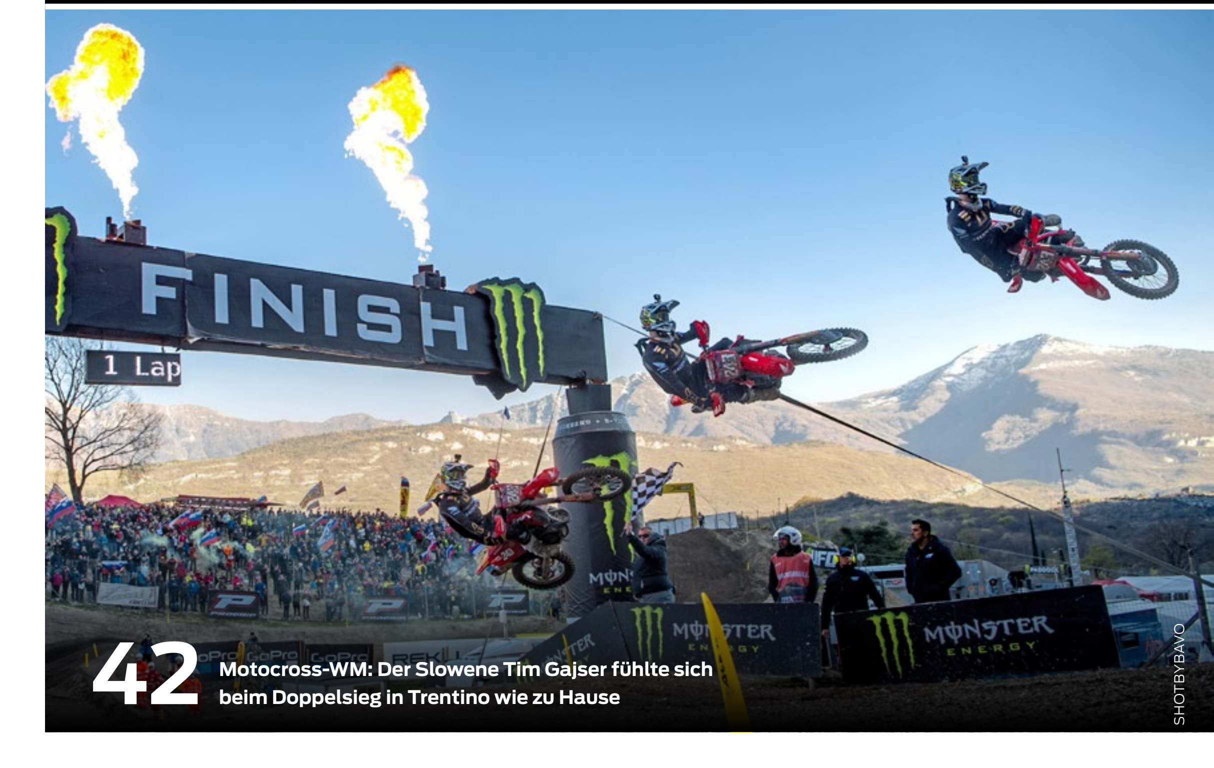
Motorrad:

Leserservice:



MOTORSPORT IMAGES


M-SPORT



SHOTBYBAVO

Editorial

Abermals entsendet der VW-Konzern mit Audi und Porsche zwei Marken in eine Rennserie – wie einst in der Sportwagen-WM. Ob das gut geht?

Am Donnerstag letzter Woche hat der VW-Aufsichtsrat grünes Licht für den Formel-1-Einstieg der beiden Marken Audi und Porsche gegeben (siehe Seite 10/11). Das sind zunächst mal tolle Nachrichten, aus mehreren Gründen. Die Formel 1 ist erstens die einzige Motorsportbühne mit globaler Relevanz. Nur hier bekommt ein Hersteller maximale Sichtbarkeit für sein Geld, zumindest dann, wenn man vorne fährt, um Siege und Titel kämpft. Gleichzeitig haben die Ausrichter den Geldhahn der Hersteller über diverse Budget-Deckel zugedreht, was zweitens maximale Effizienz verspricht. Auf lange Sicht können alle engagierten Hersteller mit der Formel 1 Geld verdienen.

Drittens stützt und stärkt das F1-Engagement der zwei deutschen VW-Marken das Motorsport-Segment in seiner Gesamtheit, was einen maßgeblichen Beitrag für die Akzeptanz von Rennsport im öffentlichen Raum bringt. Und viertens macht der Einstieg auch deshalb Sinn, weil sich der F1-Zirkus bereits heute konsequent als Großmacht im Entertainment-Business positioniert. Der Erfolg in der Formel 1 bleibt zwar weiter an technische Qualität gekoppelt, gleichzeitig will die Formel 1 neue Kunden und Fans gewinnen, die das schnellste Spektakel der Welt auf vier Rädern bisher ignoriert haben. Für einmal sind im Motorsport damit Technologie und Marketing kongenial verknüpft.

Die vom VW-Aufsichtsrat getroffene Entscheidung gilt unter der Voraussetzung, dass das neue Motorenreglement wie geplant umgesetzt wird. Unsere F1-Experten sagen, dass die Ausrichter alles tun werden, um die Forderungen des VW-Konzerns zu erfüllen. Demnach wäre alles unter Dach und Fach.

Viele fragen sich dennoch, warum der Konzern beim F1-Einstieg von der Plattformstrategie abgewichen ist. Denn ursprünglich hätten Audi und Porsche den gleichen Motor verwenden sollen, was die Effizienz nochmals erhöht hätte. Jetzt ist klar, dass nur Audi seinen Motor selbst baut, während Porsche mit Red Bull zusammenspannt und den neuen Powertrain gemeinsam mit der Red-Bull-Motorenabteilung entwickelt. Die Antwort: Im Topmotorsport mit technologischen Freiheitsgraden regiert der Darwinismus. Wenn Porsche den Powertrain entwickelt, hätte Audi nur die zweite Geige gespielt. Das ist übrigens auch ein Grund, warum sich Audi aus dem gemeinsamen LMDh-Projekt mit Porsche ausgeklinkt hat: Mit der Zweitverwertung wird man halt meistens nur Zweiter.

Und worin besteht der Sinn, zwei Marken in die gleiche Serie zu schicken – obwohl man gerade nicht denselben Motor nutzt? Das hatten wir schon mal in der Sportwagen-WM, als Porsche in der LMP1-Topklasse gegen Audi antrat. Die Frage war übrigens damals die gleiche wie heute: Gibt man so das Geld nicht zweimal aus? Einmal fürs Gewinnen und einmal fürs Verlieren? Denn es gibt ja nur einen WM-Titel …



Marcus Schurig
Redakteur



34 Moto2 und Moto3 in Austin: So liefen die Rennen in den kleineren WM-Klassen

GLAENZEL



MSa-Paddock



MSA-DUO IN DOWN UNDER
Nur vier deutsche Vertreter der schreibenden Presse nahmen die mühsame Reise nach Australien auf sich. Das halbe Kontingent davon stellte MSa mit den F1-Reportern Michael Schmidt und Tobias Grüner. Wir legen weiter Wert auf Informationen aus erster Hand.



NEUER FUHRPARK FÜR DIE DTM
Nicht nur auf der Strecke gab es bei den Tests neue Autos zu sehen. Im Fahrerlager präsentierten sich sechs 450 PS starke Cupra Formentor VZ5 als Safety Car, Medical Car und Co. Schick, findet Philipp Körner!



AUF ASPHALTINSPEKTION
MSa-Reporter Imre Paulovits konnte sich bei der MotoGP auf dem Circuit of The Americas bei Austin/Texas ein Bild davon machen, wie die Asphaltierungsarbeiten im Winter die Wellen verschwinden ließen.

WM-Zug fährt oh

Charles Leclerc machte in Melbourne kurzen Prozess. Von der Pole-Position dominierte der Monegasse das Rennen. Max Verstappen verbuchte den zweiten Ausfall im dritten Rennen. Eine Überraschung gelang Williams-Pilot Alex Albon.

Von: **Tobias Grüner**

Warum war der Ferrari dem Red Bull so überlegen?

Die Fans im ausverkauften Albert Park hatten sich auf den dritten Teil des Duells zwischen Charles Leclerc und Max Verstappen gefreut. Doch ein richtiger Zweikampf wurde es nicht. Dafür war Ferrari zu stark und Red Bull zu schwach. Leclerc wusste auf jede Attacke seines Verfolgers eine Antwort. Am Ende schüttelte er auch noch locker die schnellste Rennrunde aus dem Ärmel.

Besonders groß fiel der Vorsprung auf den Medium-Reifen aus, was an den Problemen der Gegner lag. „Wir hatten extrem mit Graining zu kämpfen", erklärte Red-Bull-Teamchef Christian Horner. „Im Training trat es an der Hinterachse auf. Im Rennen waren plötzlich die Vorderreifen betroffen. Aber auch mit einem besseren Setup wäre Ferrari hier nur schwer zu schlagen gewesen."

Die Red-Bull-Ingenieure vermuten, dass der RB18 mit mehr Gummi auf der Bahn und höheren Temperaturen aus dem Arbeitsfenster fiel. Bei Ferrari sah man schon am Freitag, dass der linke Vorderreifen die Schwachstelle ist und baute das Setup um. „Dazu hat Charles einen sehr guten Job beim Reifenmanagement erledigt", lobte Teamchef Mattia Binotto.

Das dritte Rennen des Jahres hob die Qualitäten der roten Autos hervor. Sie sind unabhängig von der Asphalttemperatur und dem Reifentyp schnell, über eine Runde und über die Distanz, sie sind zuverlässig und schonen die Reifen. Leclerc traute sich sogar zu sagen: „Wenn es in dem Stil weitergeht, dürfen wir an die Meisterschaft denken."

Nur einmal kurz geriet der Erfolg in Gefahr. Beim Safety-Car-Restart rutschte der spätere Sieger in der Zielkurve außen auf die dreckige Spur. „Das Auto hat furchtbar untersteuert. Das gab Max die Chance, mich anzugreifen. Nach drei Kurven war der Grip aber wieder da und ich konnte wegziehen."

Warum fiel Verstappen aus?

In Runde 39 war Schluss für den Red Bull mit der Startnummer 1. Bevor der Kommandostand etwas bemerkte, konnte Verstappen das Problem im Cockpit bereits riechen. Im Heck seines Autos trat Benzin aus und entzündete sich an heißen Antriebsteilen. Als die Ingenieure den hohen Spritverbrauch in den Daten registrierten, wurde der Pilot direkt angewiesen, das Fahrzeug in der Nähe eines Feuerlöschers zu parken.

Auch weil Verstappen die Marshals bei den Löscharbeiten unterstützte, konnte schlimmerer Schaden verhindert werden. Horner hofft, dass der Motor überlebt hat. Zur Ursache wollte er nicht spekulieren. Der Antrieb geht zur Inspektion nach Japan. Wegen der großen Menge an ausgelaufenem Benzin vermutet Sportchef Helmut Marko, dass eine Leitung gerissen war.

Der Tag hatte für Verstappen schon schlecht begonnen. Beim Anlassen in der Früh entdeckten die Mechaniker ein Hydraulik-Leck. Zahlreiche Komponenten wurden kurz vor Rennstart noch schnell gewechselt. Das hatte mit dem späteren Ausfall aber nichts zu tun. Sorgen machen den Red-Bull-Verantwortlichen auch die vielen Motorenprobleme beim Schwesterteam Alpha Tauri, die laut Horner unterschiedliche Ursachen hatten.

„Mir ist es lieber, ein schnelles, aber unzuverlässiges Auto zu haben, als ein langsames und haltbares", versuchte der Teamchef die Sache positiv zu sehen. Sein Starpilot äußerte sich angesichts von 46 Punkten Rückstand auf Leclerc nicht ganz so freundlich: „Diese Leistung ist inakzeptabel. Wir müssen zuverlässiger sein, wir müssen schneller sein



Max Verstappen kämpft mit vielen Baustellen: Der Red Bull ist unzuverlässig, schwer abzustimmen und zeigt einen hohen Reifenverschleiß

Nur beim SC-Restart nach dem Vettel-Crash geriet Leclerc kurz unter Druck. Am Ende brachte der Ferrari-Pilot den zweiten Saisonsieg locker ins Ziel

MOTORSPORT IMAGES

ne Red Bull ab



WILHELM

MOTORSPORT IMAGES

Wegen Spritmangel musste Albon seinen Williams in der Qualifikation schieben. Im Rennen ging es vom letzten Startplatz noch in die Punkte

und wir müssen besser mit den Reifen umgehen. Leider gibt es dafür keine schnelle Lösung."

War Mercedes verbessert?

Ferrari und Red Bull streiten sich um Siege, doch auf dem zweiten Platz in den beiden WM-Wertungen liegen George Russell und Mercedes. Besser kann Schadenbegrenzung nicht aussehen. „Wir sind mit dem fünftschnellsten Auto Dritter und Vierter geworden", fassten die Ingenieure das dritte Rennen zusammen. Toto Wolff zeigte sich einigermaßen zufrieden: „Wir verlassen Melbourne in einem besseren Zustand als bei der Ankunft."

Lewis Hamilton beklagte sich über Pech mit dem Boxenstopp-Timing. Er spulte seinen Reifenwechsel kurz vor dem Safety-Car ab, um vor Sergio Pérez wieder auf die Strecke zu gehen. Das funktionierte aber nur eine halbe Runde lang. Am Ende musste der Rekordsieger zurückstecken. Der Motor lief zu heiß.

Zuverlässigkeit ist die größte Trumpfkarte der Silberpfeile. Kein anderes Team brachte in allen Rennen beide Fahrer in den Punkten ins Ziel. „Wir verlieren aber immer noch eine Sekunde auf Ferrari und sechs Zehntel auf Red Bull", rechnete Strategiechef James Vowles vor. Der geringere Abstand zu Red Bull erklärt sich durch das bessere Reifenmanagement.

Was lief bei Sainz schief?

Nach schwachen Vorstellungen in Bahrain und Jeddah hatte sich Carlos Sainz in Australien endlich mit dem F1-75 angefreundet. In den Trainings fuhr der Spanier auf dem Niveau von Teamkollege Leclerc. Doch in der Qualifikation ging plötzlich alles schief. Eine rote Flagge durchkreuzte den ersten Q3-Anlauf. Ein Problem beim Starten des Autos verzögerte den zweiten Schuss. Sainz musste seine Runde mit kalten Reifen angehen. Die Quittung war Startplatz 9.

Am Sonntag lief es auch nicht besser. Im Gegenteil. Sainz kam nicht von der Linie weg und verlor schon auf den ersten Metern zahlreiche Positionen: „Wir hatten ein Problem mit dem Lenkrad. Das Ersatzlenkrad war aber nicht optimal für den Start eingestellt. Sowohl beim Losfahren in die Einführungsrunde als auch beim richtigen Start haben die Kupplung und das Drehmoment nicht gepasst, und der Anti-Stall-Modus wurde aktiviert." Teamchef Binotto konnte sich das Problem nicht erklären: „Eigentlich hätten beide Lenkräder gleich sein müssen."

Sainz wollte sofort die verlorenen Plätze wieder gutmachen. Doch in Runde zwei strandete der Madrilene im Kiesbett: „Das war mein Fehler. Die harten Reifen waren noch zu kalt für ein Überholmanöver. Ich habe den Grip überschätzt und bin rausgeflogen. Ich war heute nicht perfekt, aber wir haben auch als Team nicht perfekt gearbeitet."

Wie hat Albon gepunktet?

Alex Albon war die große Überraschung in Melbourne. Nachdem der Thailänder in der Qualifikation wegen zu wenig Sprit im Tank disqualifiziert wurde, musste er das Rennen vom letzten Startplatz angehen. Doch am Ende sammelte der Neuzugang den ersten Williams-Punkt der Saison. Der Schlüssel lag in der Strategie. Die Ingenieure holten das auf harten Reifen gestartete Auto erst in der allerletzten Runde an die Box.

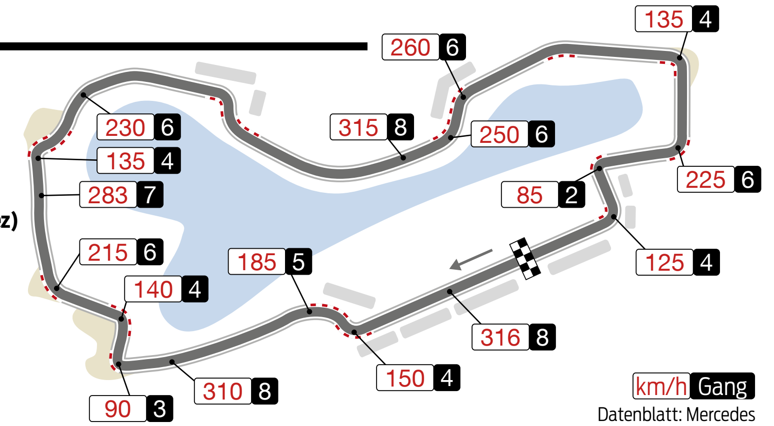
„Ich habe bis zum Ende nicht an Punkte geglaubt. Ich hatte eher gehofft, dass noch eine rote Flagge kommt", grinste Teamchef Jost Capito. Doch auch ohne den Abbruch gab es das Top-10-Resultat. Einen kräftigen Anteil daran hatte Lance Stroll, der mit seiner schlechten Pace gleich mehrere Konkurrenten aufhielt, sodass Albon nach seinem Stopp vor dem großen Mittelfeldzug auf die Strecke kam.

Die ungewöhnliche Taktik hätte beinahe noch zu einem Unfall geführt. Kurz vor dem Abpfiff wurden die VIP-Gäste aus dem Paddock-Club in die Boxengasse gelassen, um die Siegerehrung zu verfolgen. Niemand hatte auf dem Radar, dass Albon mit 80 km/h knapp an den Fußgängern vorbeidonnern würde. „Das hätte auch schiefgehen können", berichtete ein Augenzeuge. ■

GP AUSTRALIEN: 3. VON 23 LÄUFEN, 10. APRIL 2022

STRECKENDATEN

Streckenlänge:	5,278 km
Runden:	58
Distanz:	306,124 km
Zuschauer:	160 000
Wetter:	27 Grad, sonnig
Topspeed Qualifikation:	322,6 km/h (Pérez)
Topspeed Rennen:	326,2 km/h (Schumacher)
Gangwechsel/Runde:	42
Vollastanteil:	81 %
Distanz Pole – 1. Kurve:	281 m
Führungswechsel:	0



Datenblatt: Mercedes

STARTAUFSTELLUNG

Pos.	Fahrer	Startnummer
1	Charles Leclerc, MC	16
2	Max Verstappen, NL	1
3	Sergio Pérez, MEX	11
4	Lando Norris, GB	4
5	Lewis Hamilton, GB	44
6	George Russell, GB	63
7	Daniel Ricciardo, AUS	3
8	Esteban Ocon, F	31
9	Carlos Sainz, E	55
10	Fernando Alonso, E	14
11	Pierre Gasly, F	10
12	Valtteri Bottas, FIN	77
13	Yuki Tsunoda, JAP	22
14	Zhou Guanyu, CI	24
15	Mick Schumacher, D	47
16	Kevin Magnussen, DK	20
17	Sebastian Vettel, D	5
18	Nicholas Latifi, CDN	6
19	Lance Stroll, CDN[1]	16
20	Alexander Albon, THA[2]	23

Startnummer

[1] 3 Plätze zurück wegen Verursachens einer Kollision mit Latifi
[2] 3 Plätze zurück wegen Verursachens einer Kollision mit Stroll beim GP Saudi-Arabien

FAHRER-WM

	Fahrer	Siege	Punkte
1.	Leclerc	2	71
2.	Russell		37
3.	Sainz		33
4.	Pérez		30
5.	Hamilton		28
6.	Verstappen	1	25
7.	Ocon		20
8.	Norris		16
9.	Magnussen		12
10.	Bottas		12
11.	Ricciardo		8
12.	Gasly		6
13.	Tsunoda		4
14.	Alonso		2
15.	Zhou		1
16.	Albon		1
17.	Schumacher		0
18.	Stroll		0
19.	Hülkenberg		0
20.	Latifi		0

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Runden	Zeit/Rückstand	schnellste Runde
1.	**Leclerc**	58/58[2]	1:27.46,548 h = 209,254 km/h	1.20,260 min
2.	**Pérez**	58	+ 20,524 s	1.21,094 min
3.	**Russell**	58	+ 25,593 s	1.21,495 min
4.	**Hamilton**	58	+ 28,543 s	1.21,886 min
5.	**Norris**	58	+ 53,303 s	1.22,248 min
6.	**Ricciardo**	58	+ 53,737 s	1.22,451 min
7.	**Ocon**	58	+ 1.01,683 min	1.22,469 min
8.	**Bottas**	58	+ 1.08,439 min	1.21,561 min
9.	**Gasly**	58	+ 1.16,221 min	1.22,731 min
10.	**Albon**	58	+ 1.19,382 min	1.22,589 min
11.	**Zhou**	58	+ 1.21,695 min	1.22,541 min
12.	**Stroll**[4]	58	+ 1.28,598 min	1.23,592 min
13.	**Schumacher**	57		1.23,006 min
14.	**Magnussen**	57		1.23,071 min
15.	**Tsunoda**	57		1.23,342 min
16.	**Latifi**	57		1.23,882 min
17.	**Alonso**	57		1.20,846 min
18.	**Verstappen**	38	Benzinleck (P 2)	1.21,677 min
19.	**Vettel**	22	Unfall (P 12)	1.25,189 min
20.	**Sainz**	1	Unfall (P 14)	

1) Reifenfolge: us = ultrasoft, ss = supersoft, s = soft, m = medium, h = hart, R = Regenreifen, I = Intermediate; S & G = Stop-and-go-Strafe, DT = Durchfahrtsstrafe, +5/10 = Zeitstrafe in der Box; 2) Runden in Führung, Bestwerte in Rot; 3) 10 Sekunden addiert; 4) 5 Sekunden addiert

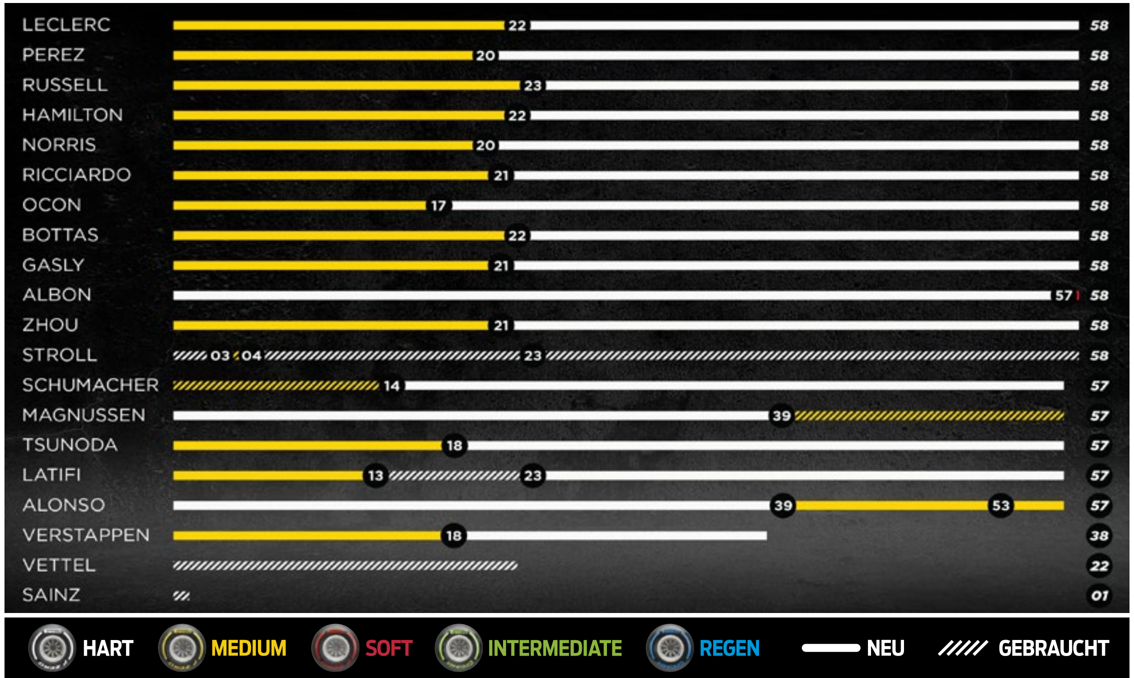
KONSTRUKTEURS-WM

	Team	Siege	Punkte
1.	Ferrari	2	104
2.	Mercedes		65
3.	Red Bull	1	55
4.	McLaren		24
5.	Alpine		22
6.	Alfa Romeo		13
7.	Haas		12
8.	Alpha Tauri		10
9.	Williams		1
10.	Aston Martin		0

QUALI-DUELLE

Verstappen – Pérez	2 : 1
Hamilton – Russell	2 : 1
Leclerc – Sainz	3 : 0
Norris – Ricciardo	3 : 0
Alonso – Ocon	1 : 2
Gasly – Tsunoda	3 : 0
Vettel – Stroll	1 : 0
Hülkenberg – Stroll	1 : 1
Albon – Latifi	3 : 0
Bottas – Zhou	3 : 0
Schumacher – Magnussen	1 : 2

BOXENSTOPPS / REIFENSTRATEGIE



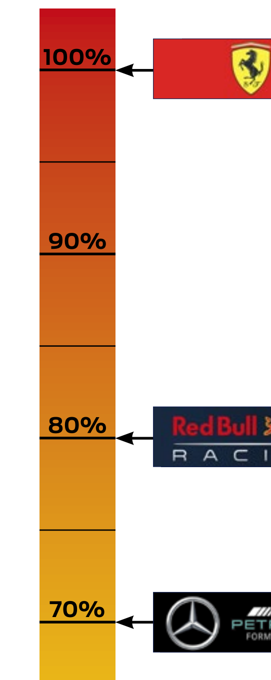
GP AUSTRALIEN, FREIES TRAINING 1

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Carlos Sainz	Ferrari	1.19,806 min	24
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,571 s	21
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,593 s	20
4.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,820 s	22
5.	Lando Norris	McLaren	+ 1,072 s	22
6.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,198 s	27
7.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,221 s	26
8.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,349 s	23
9.	Fernando Alonso	Alpine	+ 1,423 s	21
10.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,441 s	23
11.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,483 s	26
12.	George Russell	Mercedes	+ 1,651 s	26
13.	Sebastian Vettel	Aston Martin	+ 1,855 s	18
14.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,895 s	26
15.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 2,015 s	21
16.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,063 s	24
17.	Alexander Albon	Williams	+ 2,948 s	25
18.	Kevin Magnussen	Haas	+ 3,380 s	18
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 4,118 s	25
20.	Mick Schumacher	Haas	+ 4,543 s	15

GP AUSTRALIEN, FREIES TRAINING 2

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Charles Leclerc	Ferrari	1.18,978 min	27
2.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,245 s	22
3.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,398 s	27
4.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,559 s	22
5.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,680 s	20
6.	Esteban Ocon	Alpine	+ 0,864 s	25
7.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 1,077 s	25
8.	Lando Norris	McLaren	+ 1,122 s	24
9.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,164 s	27
10.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 1,225 s	24
11.	George Russell	Mercedes	+ 1,234 s	25
12.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 1,446 s	30
13.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 1,543 s	23
14.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 1,633 s	28
15.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 2,085 s	23
16.	Kevin Magnussen	Haas	+ 2,213 s	23
17.	Alexander Albon	Williams	+ 2,934 s	28
18.	Mick Schumacher	Haas	+ 2,996 s	22
19.	Nicholas Latifi	Williams	+ 3,329 s	24
20.	Sebastian Vettel	Aston Martin	keine Zeit	0

FORMBAROMETER















GP AUSTRALIEN, FREIES TRAINING 3

	Fahrer	Team	Zeit/Rückstand	Runden
1.	Lando Norris	McLaren	1.19,117 min	12
2.	Charles Leclerc	Ferrari	+ 0,132 s	15
3.	Sergio Pérez	Red Bull	+ 0,148 s	17
4.	Fernando Alonso	Alpine	+ 0,158 s	15
5.	Carlos Sainz	Ferrari	+ 0,302 s	17
6.	Daniel Ricciardo	McLaren	+ 0,576 s	14
7.	Max Verstappen	Red Bull	+ 0,692 s	16
8.	Lewis Hamilton	Mercedes	+ 0,779 s	13
9.	Valtteri Bottas	Alfa Romeo	+ 0,891 s	17
10.	Yuki Tsunoda	Alpha Tauri	+ 0,954 s	12
11.	George Russell	Mercedes	+ 0,979 s	16
12.	Pierre Gasly	Alpha Tauri	+ 1,016 s	14
13.	Esteban Ocon	Alpine	+ 1,088 s	14
14.	Mick Schumacher	Haas	+ 1,575 s	17
15.	Zhou Guanyu	Alfa Romeo	+ 1,719 s	16
16.	Alexander Albon	Williams	+ 1,841 s	16
17.	Kevin Magnussen	Haas	+ 1,908 s	14
18.	Nicholas Latifi	Williams	+ 1,933 s	14
19.	Lance Stroll	Aston Martin	+ 2,519 s	11
20.	Sebastian Vettel	Aston Martin	keine Zeit	5

GP AUSTRALIEN, QUALIFIKATION

	Fahrer	Q1	Q2	Q3
1.	Charles Leclerc	1.18,881	1.18,606	1.17,868
2.	Max Verstappen	1.18,580	1.18,611	1.18,154
3.	Sergio Pérez	1.18,834	1.18,340	1.18,240
4.	Lando Norris	1.19,280	1.19,066	1.18,703
5.	Lewis Hamilton	1.19,401	1.19,106	1.18,825
6.	George Russell	1.19,405	1.19,076	1.18,933
7.	Daniel Ricciardo	1.19,665	1.19,130	1.19,032
8.	Esteban Ocon	1.19,605	1.19,136	1.19,061
9.	Carlos Sainz	1.18,983	1.18,469	1.19,408
10.	Fernando Alonso	1.19,192	1.18,815	keine Zeit
11.	Pierre Gasly	1.19,580	1.19,226	
12.	Valtteri Bottas	1.19,251	1.19,410	
13.	Yuki Tsunoda	1.19,742	1.19,424	
14.	Zhou Guanyu	1.19,910	1.20,155	
15.	Mick Schumacher	1.20,104	1.20,465	
16.	Alexander Albon	1.20,135		
17.	Kevin Magnussen	1.20,254		
18.	Sebastian Vettel	1.21,149		
19.	Nicholas Latifi	1.21,372		
20.	Lance Stroll	keine Zeit		

STATISTIK DES WOCHENENDES

64

Charles Leclerc ist erstmals in seiner Karriere ein sogenannter „Grand Slam“ gelungen. Es ist die Kombination aus Pole-Position, schnellster Rennrunde und einem Start-Ziel-Sieg, bei dem ein Fahrer jede Runde in Führung liegt. Das kam in der F1-Geschichte insgesamt erst 64-mal vor – zuletzt bei Max Verstappen 2021 in Spielberg. Die Liste der meisten Grand Slams führt Jim Clark an. Der 1968 in Hockenheim verunglückte Brite schaffte das Kunststück acht Mal. Aus dem aktuellen Feld hat Lewis Hamilton mit sechs Grand Slams die meisten.


FERRARI

Charles Leclerc war in Melbourne eine Klasse für sich

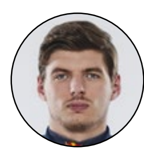
EINZELKRITIKEN



Lewis Hamilton - Mercedes AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,0
Das Quali-Duell gewann Hamilton um ein Zehntel. Im Rennen holte er wie Russell das Maximum aus dem Auto heraus. Nach einem grandiosen Start hatte er Pech mit dem Boxenstopp-Timing und einem Motor, der zu heiß lief.



George Russell - Mercedes AMG F1
Note: 09/10 – Ø 8,3
Das erste Podium für seinen neuen Arbeitgeber ist unter Dach und Fach. Russell konnte im Rennen Hamiltons Speed halten und profitierte von einem Reifenwechsel unter Safety-Car-Bedingungen. Es war ein fehlerloser Auftritt des Engländers.



Max Verstappen - Red Bull Racing
Note: 08/10 – Ø 8,6
Verstappen kämpfte das ganze Wochenende mit der Balance seines Autos. Daraus resultierten viele kleine Fehler. Im Rennen war der Holländer chancenlos gegen Leclerc. Ein Benzinleck besiegelte den zweiten Ausfall im dritten Rennen.



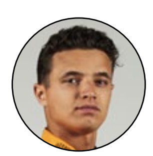
Sergio Pérez - Red Bull Racing
Note: 08/10 – Ø 8,3
Kaum hat Pérez Vertrauen in sein Auto gefasst, fehlt ihm nur noch eine Zehntelsekunde auf Verstappen. Beim Start war er unglücklich positioniert. Gegen Hamilton und Russell zeigte Pérez wieder einmal, wie gut er im Zweikampf ist.



Charles Leclerc - Scuderia Ferrari
Note: 10/10 – Ø 10,0
Drittes Rennen, drittes Mal Bestnote. Bei der Pole-Position, der schnellsten Rennrunde und einem Start/Ziel-Sieg findet man kein Haar in der Suppe. Leclerc überzeugte im Rennen vor allem auch durch sein brillantes Reifenmanagement.



Carlos Sainz - Scuderia Ferrari
Note: 06/10 – Ø 7,0
Startplatz 9 war das Ergebnis von schlechtem Timing. Wegen des Alonso-Crashs verlor er die erste Q3-Runde. Weil der Motor nicht starten wollte, blieb ihm nur eine Runde. Nach einem schwachen Start versenkte Sainz seinen Ferrari im Kiesbett.



Lando Norris - McLaren
Note: 09/10 – Ø 7,3
Der vierte Platz in der Startaufstellung und der fünfte im Rennen waren das Maximum, was man mit dem McLaren erreichen konnte. Wenn es etwas auszusetzen gibt, dann das: Er brauchte 13 Runden, um an Magnussen vorbeizukommen.



Daniel Ricciardo - McLaren
Note: 08/10 – Ø 6,6
Ricciardo bewegte sich in Melbourne immer im Windschatten seines Teamkollegen. Im Ziel fehlten ihm nur 0,4 Sekunden. Nur in der Qualifikation fand der Australier klar seinen Meister. Norris nahm dem Lokalmatador drei Zehntel ab.



Fernando Alonso - Alpine
Note: 09/10 – Ø 8,0
Platz 17 war ein schlechter Lohn für ein Wochenende, das Alonso die erste Startreihe und ein Podiumsresultat hätte bringen können. Der Speed war da. Der Crash am Samstag geht auf die Technik. Im Rennen kam das Safety Car zur falschen Zeit.



Esteban Ocon - Alpine
Note: 07/10 – Ø 7,6
Ocon stand im Schatten seines Teamkollegen. Der Franzose fuhr im Schnitt drei Zehntel langsamer als Alonso. Trotzdem kam er zum dritten Mal in Folge in den Punkterängen ins Ziel, mühte sich aber 30 Runden lang vergeblich mit Albon ab.



Pierre Gasly - Scuderia Alpha Tauri
Note: 07/10 – Ø 7,6
Alpha Tauri kam in Melbourne nie auf Touren. Wenn Gasly mal das Q3 verpasst, liegt es meistens am Auto. Im Rennen holte der Franzose nach langem Kampf mit Stroll zwei Punkte. Bei mehr Glück mit dem Safety Car wäre mehr drin gewesen.



Yuki Tsunoda - Scuderia Alpha Tauri
Note: 05/10 – Ø 6,0
In der Qualifikation verlor der Japaner nur zwei Zehntel auf Gasly. Das ist für ihn eine Auszeichnung. Doch im Rennen tauchte Tsunoda komplett unter: „Ich war von Anfang bis Ende zu langsam, konnte anderen nicht mal mit DRS folgen.“



Sebastian Vettel - Aston Martin
Note: 02/10 – Ø 2,0
Sein erstes Saisonrennen würde Vettel gerne vergessen. Crash im dritten Training, Unfall im Rennen. Den Ex-Champion rettet nur der Fakt, dass er nach überstandener Corona-Erkrankung noch zu wenig Erfahrung mit einem kritischen Auto hat.



Lance Stroll - Aston Martin
Note: 06/10 – Ø 6,3
Zwei Unfälle im Training, dazu eine Startplatzstrafe: Schlechter konnte der Grand Prix für Stroll nicht beginnen. Trotzdem hielt er lange Platz 10. Ohne die Fünf-Sekunden-Strafe für Zickzack-Fahren fehlten vier Sekunden auf einen WM-Punkt.



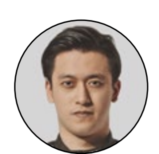
Nicholas Latifi - Williams Racing
Note: 03/10 – Ø 2,6
Latifi hatte schon drei große Crashs in dieser Saison. Diesmal unverschuldet. Doch der Kanadier kommt mit diesen Autos nicht zurecht und verliert zu viel Zeit auf Albon. Der Teamkollege wird Zehnter, Latifi mit einer Runde Rückstand Sechzehnter.



Alex Albon - Williams Racing
Note: 09/10 – Ø 7,6
Das war ein Heldenstück vom letzten Startplatz, den ihm eine Strafe und ein leerer Tank eingebrockt hatten. Albon holte den ersten Punkt für Williams. Der Schlüssel war der späte Boxenstopp. Albon hielt auf den harten Reifen 57 Runden durch.



Valtteri Bottas - Alfa Romeo Racing
Note: 08/10 – Ø 8,0
Plötzlich war der Grip weg. Deshalb blieb Bottas im Q2 hängen. Zum Glück hatte er den Heckflügel für weniger Abtrieb gewählt. Der Finne überholte auf dem Weg zum achten Platz vier Autos. Was im DRS-Zug im Mittelfeld nicht einfach war.



Guanyu Zhou - Alfa Romeo Racing
Note: 06/10 – Ø 7,0
Wieder waren WM-Punkte so nah und doch so fern. 2,3 Sekunden fehlten auf Albon. Der Boxenstopp zwei Runden vor dem Safety Car warf Zhou auf den vorletzten Platz zurück. In der Endphase kämpfte er sich in Punktenähe nach vorne.



Mick Schumacher - Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 6,0
Es war Schumachers bestes Wochenende in diesem Jahr. Er schlug Magnussen in der Qualifikation und ging das Tempo der Gruppe mit, die um die letzten WM-Punkte fuhr. Beim Unfall von Sainz und im Duell mit Tsunoda war Glück im Spiel.



Kevin Magnussen - Haas F1 Team
Note: 06/10 – Ø 7,6
Eine Magenverstimmung ruinierte Magnussens Freitag. Das hatte auch Auswirkungen auf die Qualifikation. Am Renntag lief der Haas besser. Der Start mit den harten Reifen wurde nicht belohnt. Das Safety Car kam 15 Runden zu früh.

AUS DEM FAHRERLAGER

KEIN SCHMUCK
Rennleiter Niels Wittich legt Wert auf die Einhaltung aller Regeln. Im zweistündigen Drivers Briefing am Freitag erinnerte er die Piloten daran, dass das Tragen von Schmuck und Uhren im Rennauto verboten ist und nun strenger überwacht wird. Auch auf feuerfeste Unterwäsche wird ab sofort geachtet.

SCHUMI-WRACK ZURÜCK
Das Unfallauto von Mick Schumacher kehrte zurück zu Dallara. Es hat den Crash von Jeddah genauso überlebt wie der Motor. Während der Ferrari-V6-Turbo direkt seinen dritten Einsatz abspulte, muss das Chassis im Bereich der seitlichen Crashstruktur repariert werden. Vor der Reise nach Europa ging es zunächst nach Australien. Grund: Es stand zusammen mit der restlichen Fracht in den Zollpapieren der australischen Behörden.

ROCKY TRITT AB
Red-Bull-Techniker Guillaume Rocquelin, der als Renningenieur von Sebastian Vettel vier WM-Titel gewann, absolvierte in Melbourne seinen letzten Einsatz für das Team. Der Franzose kümmert sich künftig um die Nachwuchsarbeit im Red-Bull-Juniorkader.

ERST ZOO, DANN STRECKE
Mick Schumacher reiste vor dem Formel-1-Rennen in Melbourne noch zum „Australia Zoo“ nördlich von Brisbane. Dort ließ er sich die gefährliche Tierwelt Down Unders von Robert Irwin, dem Sohn der australischen Wildlife-Legende Steve Irwin, zeigen.


SCHUMACHER

Schumacher trifft Steve Irwin

ZHOU-STRAFE UNGERECHT
Guanyu Zhou hat in Jeddah sechs Punkte verloren. Alfa Romeo rechnete aus, dass der Chinese ohne die Strafen Siebter geworden wäre. Teammanager Beat Zehnder fand die erste Strafe, der später noch eine zweite folgte, ungerecht. Zhou hatte sich im Duell mit Alexander Albon nach Ansicht der Sportkommissare einen Vorteil durch Verlassen der Strecke verschafft. „Er lag vorher vier Zehntel vor Albon, hat den Vorsprung durch das Abkürzen auf neun Zehntel vergrößert, ist aber vom Gas und hat Albon auf drei Zehntel rankommen lassen. Wo ist da ein Vorteil?“

STEINER SCHLÄGT ALONSO
Haas-Teamchef Guenther Steiner ist dank der Netflix-Serie „Drive to Survive“ ein Star in Australien. Der Südtiroler wurde schon am Mittwoch vor dem Rennen am Strand von St. Kilda immer wieder um Selfies gebeten. Am Donnerstag verließ Steiner zusammen mit Fernando Alonso das Fahrerlager und hat dem Spanier an der Fanmeile die Show gestohlen. „Ich wurde öfter angehalten als Fernando. Das war mir fast schon zu viel.“

GELDSTRAFE FÜR VETTEL
Nach seinem Motorproblem im ersten Training hatte sich Sebastian Vettel einen Roller von einem Streckenposten ausgeliehen, um über die Rennstrecke zurück an die Box zu düsen. Die Fans auf den Tribünen zeigten sich begeistert, dass der F1-Star plötzlich auf zwei Rädern vorbeikam. Die FIA fand die Aktion nicht lustig. Weil die Piste fünf Minuten nach Abpfiff einer Session nicht betreten werden darf, setzte es eine Geldstrafe in Höhe von 5000 Euro. Vettel betonte, dass ihm der Marshal die Freigabe zum Befahren der Strecke gegeben hatte.



FOM

Vettel-Spritztour auf dem Moped

KOMMENTAR

Die größten Hürden sind genommen. Vorstand und Aufsichtsrat von Volkswagen haben beschlossen, dass ihre Konzerntöchter Audi und Porsche in die Formel 1 einsteigen dürfen. Ob es dann wirklich so weit kommt, hängt an der Formel 1 selbst. Sie sollte bis Juni ihr Motoren-Reglement für 2026 in Papier gießen. Da wird aber noch kräftig gestritten, und das nicht erst seit gestern. Die technischen Rahmenbedingungen stehen. Es geht um Budgetdeckel, Prüfstandsstunden und die Einstufung von Neuzugängen. Man hat bei der Diskussion fast das Gefühl, als wollten die etablierten Hersteller Ferrari, Mercedes und Renault den beiden deutschen Premiummarken den Einstieg so schwer wie möglich machen. Da schwingt die Angst mit, Audi und Porsche könnten als Neulinge von zu vielen Zugeständnissen



MOTORSPORT IMAGES

Audi und Porsche werden nicht gerade mit offenen Armen empfangen

profitieren. Zum Nachteil derer, die schon ewig im Geschäft sind. Das ist kurzsichtig. Der neue Motor baut auf dem alten auf. Nur die MGU-H fällt weg. Der Erfahrungsvorsprung von Ferrari, Mercedes und Renault ist so groß, dass er allemal einen kurzfristigen Bonus an Prüfstandszeit und Budget für die Einsteiger rechtfertigt. Von dem Einstieg der deutschen Auto-Ikonen profitieren alle. Der Sport, die Fans, die Teams und auch die Konkurrenz. Würde man Audi und Porsche jetzt noch verprellen, wäre das ein katastrophales Signal. Dann würde sich kein anderer Hersteller mehr für die Formel 1 interessieren. Je mehr Autokonzerne sich beteiligen, desto mehr steigt die Glaubwürdigkeit der Königsklasse. Dann kommt die Nachricht, dass hier effiziente und nachhaltige Technik entwickelt wird, noch besser rüber. Und dass es gar nicht mehr so viel kostet, wie in großen deutschen Tageszeitungen kolportiert wurde. Da ist von Milliardeninvestitionen die Rede. Wenn die Formel 1 weiter so boomt, wird 2026 jedes Team profitabel sein. Und der Werbewert wird die Kosten für den Motor, die wahrscheinlich bei 140 Millionen Dollar gedeckelt werden, locker kompensieren. ■



Michael Schmidt
Redakteur

Wie wichtig sind Audi und Porsche für die Formel 1? Schreiben Sie uns an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

Die Premium-For

Der VW-Aufsichtsrat gab Audi und Porsche grünes Licht für die Formel 1. Die Partnerschaft zwischen Red Bull und Porsche gilt als gesetzt. Audi sucht noch einen Landeplatz.

Von: **Michael Schmidt**

Vor vier Jahren stand Porsche schon einmal kurz vor einem Formel-1-Einstieg. Der Motor lief bereits auf dem Prüfstand, alles war bereit für eine Partnerschaft mit Red Bull, da zog der Vorstand in letzter Minute den Stöpsel. Porsche wurde in den Diesel-Skandal mit hineingezogen, und da wollte man nicht gleichzeitig mit einem Formel-1-Engagement klotzen. Red Bull tröstete sich mit Honda.

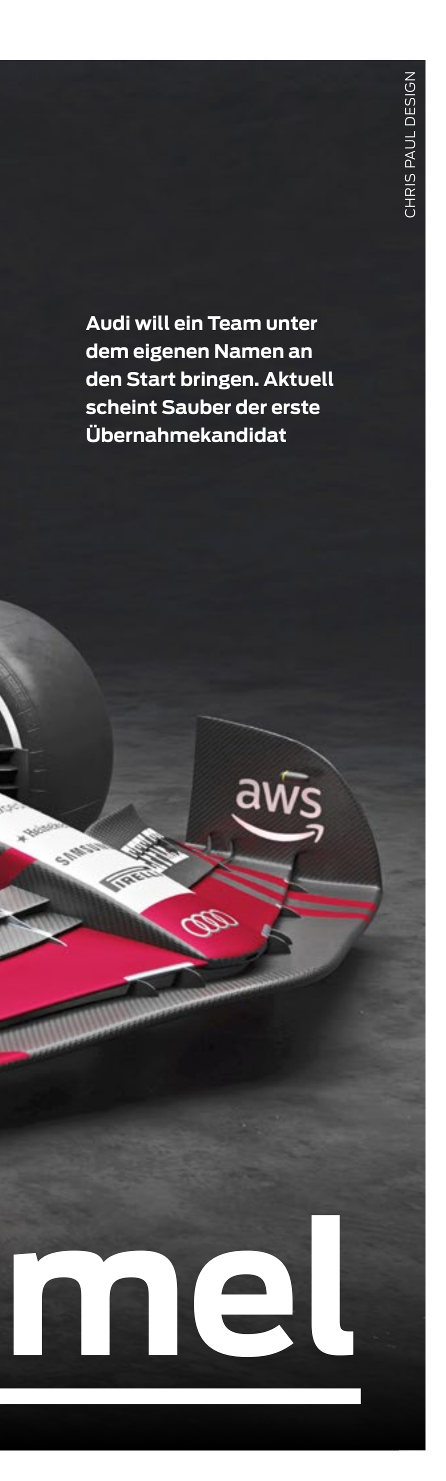
Das soll diesmal nicht passieren. Der VW-Konzern gab seinen Töchtern grünes Licht zum F1-Einstieg. Als letzte Instanz stimmte nun der Aufsichtsrat in Wolfsburg zu. Diesmal kommen die Premiummarken der Auto Union gleich im Doppelpack. Audi als eigenes Team, Porsche als Partner von Red Bull.

Der Konzern gab eine knappe Erklärung ab: „Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG, der Porsche AG und der Audi AG haben Planungen der beiden Konzernmarken für einen eventuellen Einstieg in die Formel 1 bestätigt. Über Details werden die Marken Audi und Porsche zu einem späteren Zeitpunkt informieren. Eine finale Entscheidung für einen Einstieg ist noch nicht gefallen. Noch liegt das neue Reglement nicht vor.“ Doch die etablierten Hersteller aus der Formel 1 drehen den Spieß um. „Audi und Porsche sollen sich klar bekennen. Dann gibt es das neue Reglement“, sagt Mercedes-Teamchef Toto Wolff.

Bis jetzt existiert der Motor der Zukunft nur als Entwurf: V6-Turbo mit 1,6 Litern Hubraum, aber mit nur noch einer Elektromaschine. Die MGU-H verschwin-



Audi und Porsche wollen 2026 mit unterschiedlichen Motoren antreten. Audi in kompletter Eigenregie, Porsche im Zusammenspiel mit Red Bull.



CHRIS PAUL DESIGN

Audi will ein Team unter dem eigenen Namen an den Start bringen. Aktuell scheint Sauber der erste Übernahmekandidat

det. Dafür soll die MGU-K deutlich mehr elektrische Leistung liefern. Geplant sind jeweils 350 Kilowatt (476 PS) vom Verbrenner und dem Elektromotor. Dazu kommt zu 100 Prozent CO_2-neutraler Kraftstoff.

Ein Konzern, zwei Motoren

Gestritten wird noch über die Budgetobergrenze, die Prüfstandszeit und die Privilegien für Neueinsteiger. Im Augenblick ist von 140 Millionen Dollar inklusive Entwicklung die Rede. Aus Sicht eines Automobilkonzerns ist das eine technisch reizvolle, nachhaltige und finanziell vertretbare Konstellation. Die Kostendeckelung hat sich bereits bei den Teams bewährt. Ferrari-Capo Mattia Binotto ist der Meinung, dass es ausreicht, die Prüfstandsstunden zu begrenzen. Das reguliert auch die Kosten. Die FIA will das Motorenreglement bis Juni zu Papier bringen. Daran zweifeln die etablierten Hersteller. Sie rechnen eher mit Oktober. „Es muss noch geklärt werden, wer als neuer Hersteller eingestuft wird und welche Zugeständnisse sie im ersten Jahr bekommen", erzählt Binotto.

Während man in Ingolstadt und Zuffenhausen noch auf die endgültigen Rahmenbedingungen aus der Formel-1-Zentrale wartet, suchen die beiden Motorsportabteilungen nach einem geeigneten Landeplatz. Audi strebt eine Mehrheitsbeteiligung bei einem Team an. Porsche würde sich damit begnügen, Teamanteile inklusive Mitspracherecht zu kaufen und als Motorenpartner aufzutreten.

Favorit bei Audi war lange McLaren. Die Ingolstädter wollten in einem Aufwasch die Automobilsparte und Teile des Formel-1-Teams übernehmen. Das Autogeschäft wird von der McLaren Group kontrolliert, die wiederum 67 Prozent des Rennstalls besitzt. Wer McLaren Automotive oder Teile davon kauft, hält damit automatisch auch Anteile an den Rennsportaktivitäten der britischen Firma.

Doch McLaren zeigte wenig Interesse, seinen Rennstall zu verkaufen. Mit dem Boom der Königsklasse werden die Aktien der Formel-1-Teams gerade jeden Tag wertvoller. Auch ein verbessertes Angebot brachte die beiden Firmen nicht zusammen, obwohl McLaren Automotive dringend einen starken Partner bräuchte, um die Herausforderungen des Hybridzeitalters zu stemmen.

Einen Tag vor der entscheidenden Aufsichtsratssitzung sagte Audi McLaren ab. Ist damit das Thema endgültig vom Tisch? Ein Insider glaubt: „Vielleicht will Audi das McLaren glauben lassen, damit die am Ende einem Deal doch noch zustimmen, bevor ein Konkurrent das Rennen macht." Audi schaut sich bereits nach Alternativen um. Williams hat schlechte Karten, weil man in Grove auf zu viel Unabhängigkeit besteht.

Damit steht aktuell Sauber auf der Pole-Position der Übernahmekandidaten. Der Schweizer Rennstall ist für Audi seit dem LeMans-Projekt ein alter Bekannter, vom Kaufpreis im Vergleich zu McLaren ein Schnäppchen und ein Partner, der keine Probleme damit hätte, sich in Audi umzutaufen. Seit einer Woche steht auch Aston Martin als Interessent bei Audi auf der Matte. Besitzer Lawrence Stroll will unbedingt einen eigenen Motor.

Porsche kocht sein eigenes Süppchen. Die Schwaben haben längst ihre Kontakte zu Red Bull wieder aufgefrischt. Der ideale Zeitpunkt für eine Verkündung der neuen Allianz wäre Red Bulls Heimspiel beim GP Österreich.

Audi und Porsche haben von ihrem ursprünglichen Plan Abstand genommen, mit einem identischen Motor anzutreten. Der Audi-Antrieb baut in seinen Grundzügen auf dem V6-Turbo auf, der 2018 bei Porsche auf dem Prüfstand lief. Porsche würde sich an das Red-Bull-Projekt hängen. Den Verbrennungsmotor soll Red Bull Powertrains bauen. Einzylinder-Tests stehen laut Teamchef Christian Horner kurz bevor. Porsche liefert Knowhow für das Hybridsystem. ■



SEAN BULL DESIGN

Die VW-Töchter wollten ursprünglich mit der gleichen Power Unit fahren



RED BULL

Red Bull baut den Verbrenner, Porsche steuert die Hybrid-Komponenten bei



PORSCHE

Durch den F1-Einstieg werden wohl andere Motorsportprojekte eingestellt

Formel 1

Ruf nach mehr Budget

Die Inflationsrate der G7-Länder liegt über drei Prozent. Damit kann die FIA den Budgetdeckel hochsetzen. Sieben Teams fordern sieben Millionen Dollar extra.

Von: **Michael Schmidt**

Der Budgetdeckel liegt in diesem Jahr bei 140 Millionen Dollar. Da mit 23 Rennen die Obergrenze von 21 überschritten ist, gibt es einen Zuschlag von 1,2 Millionen Dollar pro Grand Prix. Jetzt könnte es eine zweite Zulage geben. Davor stehen aber harte Verhandlungen der Teams mit dem F1-Management.

Im Finanz-Reglement des Verbandes steht, dass bei einer Inflationsrate von über drei Prozent in den G7-Ländern die Budget-Obergrenze angehoben werden darf. Am Stichtag im September 2021 lag sie noch darunter. Deshalb steht den Teams eigentlich kein Bonus zu. Inzwischen sind aber Fracht- und Stromkosten um bis zu sechs Millionen Dollar pro Team in die Höhe geschnellt. Deshalb fordern sieben Teams sieben Millionen Dollar extra. Alpine, Alfa Romeo und Haas sind dagegen. „Regeln sind Regeln“, sagt Sauber-Teamchef Frédéric Vasseur. Haas-Kollege Guenther Steiner meint: „Liegt die Inflationsrate im September 2022 über drei Prozent, wird das Budget sowieso hochgesetzt.“ Die FIA zögert. Was einmal zugesagt wurde, ist nicht mehr rücknehmbar. ■



MEXICO GRAND PRIX

Vor allem die Preise für Luftfracht sind zuletzt deutlich angestiegen

Formel 1

Stroll sucht Motor

Aston-Martin-Besitzer Lawrence Stroll träumt von einem neuen Motor. Nachdem Selbermachen nicht funktioniert und der Plan, HPP von Mercedes zu kaufen, gescheitert ist, dient er sich Audi an.

Von: **Michael Schmidt**

Aston-Martin-Teambesitzer Lawrence Stroll will unbedingt seinen eigenen Motor an den Start bringen und sich damit unabhängig von anderen Motorenpartnern machen, die den Chassis-Ingenieuren Kompromisse aufzwingen. Der Plan entstand schon im letzten Jahr. Die erste Überlegung, die Antriebseinheit wie Red Bull selbst zu bauen, wurde fallen gelassen. Mit Red Bull Powertrains als neuem Player auf dem Markt werden die guten Ingenieure knapp. Red Bulls Motorensparte hat bereits rund 50 Mitarbeiter von Mercedes abgeworben. Es wird nun immer schwieriger, Spezialisten im Bau von Rennmotoren mit Hybrid-Know-how zu bekommen. Man muss schon bei der Konkurrenz wildern gehen.

Auch Plan zwei von Stroll ließ sich nicht realisieren. Der kanadische Milliardär wollte angeblich die etablierte Mercedes-Motorenschmiede HPP in Brixworth kaufen oder zumindest in Teilen erwerben. Gerüchten zufolge fand er zunächst ein offenes Ohr bei Konzernchef Ola Källenius, kam aber schließlich doch nicht zum Zug. Teamchef Toto Wolff soll von der verdeckten Aktion Wind bekommen und dem Vorstand den Plan wieder ausgeredet haben. Stroll kontaktierte daraufhin Audi, die nach dem Stocken der Verhandlungen mit McLaren einen anderen Landeplatz suchen. Auch bei Aston Martin könnte Audi die Straßensparte und das Formel-1-Team im Paket übernehmen. ■



XPB

Das Verhältnis von Lawrence Stroll und Toto Wolff ist aktuell angespannt

NACHRICHTEN

DREI MOTOREN BEI ALPINE
Fernando Alonso bekam in Melbourne bereits seine dritte Antriebseinheit. Die zweite von Jeddah ist verloren. Der Motor lief nach einem Schaden an der Wasserpumpe zu heiß. Das Triebwerk von Bahrain war dagegen noch zu retten. Dort gab es elektrische Probleme. Yuki Tsunoda hat zwei Motoren komplett verloren und fährt seit Melbourne mit Einheit Nummer drei.

LANGSAME BOXENSTOPPS
Mercedes hat nicht nur Probleme auf der Rennstrecke, sondern auch bei den Boxenstopps. Sie sind im Schnitt eine Sekunde langsamer als im Vorjahr. Drei bis vier Zehntel sind erklärbar wegen der größeren und schwereren Räder. Die extra Zeit geht beim Abnehmen der Räder verloren. Sie bleiben an den Führungsstiften der Radträger hängen. Jetzt werden die Stifte neu konstruiert.

EISRENNEN IN LAS VEGAS
Die Euphorie nach der Bekanntgabe des F1-Zirkus, ab 2023 in Las Vegas zu fahren, ist groß. Die Teams dagegen machen sich Sorgen. Start des Rennens ist um 22 Uhr in der Nacht. „Im November fallen die Temperaturen in Vegas nachts auf unter zehn Grad. Das wird ein eisiges Rennen dort“, fürchtet Haas-Teamchef Guenther Steiner.

GP SÜDAFRIKA ZURÜCK?
2024 könnte Südafrika mit einem Rennen in Kyalami in den F1-Kalender zurückkehren. Um Platz zu schaffen, stehen einige Rennen auf der Kippe. Dazu zählen Frankreich, Belgien und Monaco. Die F1-Bosse wollen, dass Monte Carlo auf einige seiner angestammten Sonderrechte verzichtet.

ZWEI MAL SINGAPUR?
Noch immer steht nicht fest, wer das abgesagte Russland-Rennen Ende September ersetzt. Aktuell haben Katar oder ein zweites Rennen in Singapur die besten Chancen.

Der Trend zeigt nach oben: Josef Newgarden feiert seinen ersten Long-Beach-Sieg

INDYCAR

In freudiger Erwartung

Drei Rennen, drei Siege – auch in Long Beach durfte am Ende das Team Penske jubeln. Josef Newgarden zeigte eine dominante Leistung, profitierte aber vom nächsten dramatischen Abflug der Andretti-Hoffnung Colton Herta.

Von: **Philipp Körner**

Josef Newgarden ließ am vergangenen Wochenende nur ungern sein Handy aus den Augen. Der 31-Jährige und seine Frau Ashley erwarten in diesen Tagen ihr erstes Kind – dementsprechend hätte jede Sekunde das ankündigende Klingeln kommen können. Während viele wohl nicht komplett mit ihrem Kopf bei der Sache gewesen wären, gab sich Newgarden hingegen gewohnt entspannt: „Immer, wenn mein Leben stressig ist, scheine ich noch besser zu werden."

Den passenden Beweis dafür legte der Penske-Pilot bereits in der Qualifikation vor, die er als Zweitschnellster abschloss. Die Pole-Position ging an den Hometown-Hero Colton Herta (Andretti Autosport), der mit einer neuen Qualifying-Rekordzeit seine Ambitionen für den Sonntag unterstrich. Titelverteidiger Álex Palou (Chip Ganassi Racing) sicherte sich Startplatz 3. Romain Grosjean (Andretti Autosport) ging nach einem späten Unfall von Rang 6 aus ins zweitgrößte Rennen nach dem Indy 500.

Herta von der Rolle

Nach einer, wie so häufig, ruhigen Startphase legte der legendäre Stadtkurs-Lauf im Zuge der ersten Stopps massiv an Dramatik zu. Herta, der anfangs unangefochten vorneweg flog, sah sich im Nachgang seines unsauberen Boxenbesuchs hinter Palou und Newgarden. Der 22-jährige Kalifornier wütete am Funk mit Vater Bryan und nahm genervt die Verfolgung auf. Über viele Runden hinweg prügelte Herta daraufhin seinen Dallara-Honda kompromisslos über die welligen Straßen von Long Beach. Aber auch der werdende Vater Newgarden konterte mit starken Zeiten. Kurz nach dem Beginn der zweiten Boxenstopp-Phase fand das Spektakel dann jedoch sein jähes Ende: Ähnlich wie in Nashville im vergangenen Jahr überbeanspruchte Herta sein Auto und wurde von einer Bodenwelle in einen Verbremser gezwungen, in dessen Konsequenz das Auto in die Mauer knallte und weghumpelte. Game over in Runde 56 von 85.

Nur zwei Runden später kam es dann zum nächsten entscheidenden Moment des Rennens, als Newgarden dank eines starken Boxenstopps an Palou vorbeizog. Der Spanier gab sich zwar kampfeslustig. Er wurde aber im 60. Umlauf von der zweiten Safety-Car-Phase des Rennens eingebremst – Meyer-Shank-Pilot Simon Pagenaud hatte sein Auto auf skurrile Weise im Garten des ikonischen Brunnens versenkt.

Dank der weicheren Reifen griff Grosjean nach der Freigabe in das vordere Geschehen ein und sprang von Platz 4 auf 2. Zwei weitere SC-Phasen – die vierte in der letzten Runde – nahmen ihm jedoch die Chance auf den ersten Sieg mit Andretti. So war es schlussendlich zum zweiten Mal in Folge Josef Newgarden, der sich mit einem Sieg beim nächsten Lauf in Alabama (1. Mai) nun die neue Prämie von einer Million Dollar für Erfolge auf drei Streckentypen sichern kann. ■

INDYCAR, LONG BEACH

1.	Josef Newgarden	1:46.48,0102 h
2.	Romain Grosjean	+ 1,2869 s
3.	Álex Palou	+ 1,7594 s
4.	Will Power	+ 2,9654 s
5.	Patricio O'Ward	+ 3,7122 s
6.	Scott Dixon	+ 5,0605 s
7.	Graham Rahal	+ 5,3931 s
8.	Alexander Rossi	+ 7,3084 s
9.	Hélio Castroneves	+ 8,9521 s
10.	Kyle Kirkwood	+ 12,8631 s

Pole-Position:
Colton Herta: 1.05,3095 min.
Meiste Führungsrunden:
Josef Newgarden, 32/85 Runden

FAHRERWERTUNG

1.	Newgarden	118 Punkte
2.	McLaughlin	113
3.	Palou	103
4.	Power	102
5.	Dixon	83



MOTORSPORT IMAGES

Nashville-Flashback: Colton Herta übertrieb es bei der Verfolgungsjagd



Sieg an beiden Tagen: Mitch Evans und Jaguar meldeten sich nach dem Mexiko-Debakel stark zurück

MOTORSPORT IMAGES

Auferstehung

Jaguar-Pilot Mitch Evans hat die Konkurrenz mit einem Zweifach-Erfolg in Rom geschockt. An beiden Renntagen war der Neuseeländer dank der besten Effizienz überlegen. Nach fünf von 16 Rennen geht es in beiden Weltmeisterschaftswertungen eng zu.

Von: **Philipp Körner**

Mitch Evans und sein Jaguar-Team waren nach dem Mexiko-Lauf am Boden zerstört. Die britische Mannschaft, die sich im Vorfeld selbstbewusst als Titelkandidat ausgerufen hatte, erlebte auf dem Autódromo Hermanos Rodríguez ein Debakel und lag auf einer ihrer besten Strecken weit hinter der Konkurrenz. Der enttäuschte Team-Chef James Barclay erklärte: „Unsere Leistung im Rennen ist konkurrenzfähig, aber im Qualifying waren wir zu langsam. Wir müssen uns jetzt zusammenraufen und mit Kampfeswillen zurückkehren."

Lange Pause als Hilfe

Für Jaguar, aber auch für einige andere Teams, kam die zweimonatige Pause – Pläne für ein Rennen in China waren Corona-bedingt durchgefallen – somit zu einem perfekten Zeitpunkt. Evans verbrachte wie die meisten seiner Rivalen viel Zeit im Simulator und berichtete von einer intensiven Aufarbeitung der Ereignisse. Der mexikanische Weckruf hätte das Team noch mehr zusammenrücken lassen.

Dass er aber auch die Raubkatzenmarke zurück an die Spitze bringen kann, war zumindest in der ersten Qualifikation am Samstag nicht zu erkennen. Die Pole-Position und die damit verbundenen drei Punkte gingen wie beim Auftaktlauf in Saudi-Arabien an den Mercedes-Piloten Stoffel Vandoorne. Dieser setzte sich in der finalen K.-o.-Phase gegen Robin Frijns (Envision-Audi) durch. Die zweite Startreihe wurde vom amtierenden Weltmeister Nyck de Vries (Mercedes) und dem DS-Piloten António Félix da Costa gebildet.

> „Ursprünglich kam ich mit der Hoffnung nach Rom, solide Punkte zu holen, aber ein Doppelsieg ist unglaublich. Wir können feiern!"
>
> Mitch Evans

Nach einem zunächst sauberen Start brachte ein kurzer Stau samt Auffahrunfällen in Kurve 7 erstes Chaos. In Folge dessen rutschte Nissan-Mann Maximilian Günther mit Aufhängungsschaden raus, die erste – und einzige – Neutralisierung des römischen Auftaktlaufs wurde nötig. Obwohl Vandoorne wie zu Beginn gut aus den Startlöchern kam, sah er sich schnell von Frijns unter Druck gesetzt. Bis zu den ersten Aktivierungen des Attack-Modes (zweimal vier Minuten am Samstag) nach rund 15 Minuten sollte es jedoch keine größeren Veränderungen geben. Zu den ersten Nutzern der Zusatz-kW gehörte das Porsche-Duo Pascal Wehrlein und André Lotterer, das nach dem Erfolg in Mexiko am Samstag um einstellige Punkte kämpfte. Nur wenige Minuten später durchfuhren dann Vandoorne und sein Teamkollege de Vries die Schleifen am Fuße des Marconi-Obelisken. In den zwei anschließenden Runden folgten Frijns und der von Platz 9 gestartete Evans. Der Neuseeländer konnte dank der späteren Aktivierung seinen geduldig erkämpften sechsten Rang verteidigen und sich so für die zweite Phase der Aktivierungen in Position bringen. Diese eröffnete an der Spitze diesmal Robin Frijns. Der Niederländer lieferte sich daraufhin ein sehenswertes Duell mit Vandoorne, der eine Runde später die Zusatz-Power holte.

Wie zuvor wartete Evans hingegen wieder ab und nutzte clever seinen Effizienz-Vorteil, der ihn bis auf Platz 3 hob. Mithilfe des aufgesparten Boosts stürmte

er an den sich bekämpfenden Vandoorne und Frijns vorbei. Während Evans vorne entkam, mischte auch Jean-Éric Vergne (DS-Techeetah) plötzlich an der Spitze mit. Schlussendlich bildeten trotzdem Evans, Frijns und Vandoorne das Trio auf dem Podest. Der Jaguar-Pilot jubelte: „Wir wussten ja, dass wir stark sein werden, aber doch nicht so stark!" Vandoorne lobte: „Mitch war heute auf einem anderen Planeten unterwegs."

Erfolgreiche Vorlage

Nach einem trüben Samstag bot der zweite Renntag reichlich Sonne und wärmere Bedingungen. Dementsprechend rückte das Hitze-Management der Michelin-Reifen wieder stärker in den Fokus. In der Qualifikation gelang dies diesmal Jean-Éric Vergne am besten, der sich im Finale gegen Jake Dennis (Andretti-BMW) durchsetzte. André Lotterer und Mitch Evans belegten die zweite Reihe. Mit Sam Bird auf Platz 5 bewies Jaguar, dass man auch bei der Zeitenfahrt einen deutlichen Sprung machen konnte.

Für den zweiten Lauf entschied sich die Rennleitung wie bereits bekannt für taktische Abwechslung und gab einmal acht Minuten Attack-Mode frei. Somit wog das Risiko einer drohenden Safety-Car-Unterbrechung noch schwerer für die Teams. Die Startphase sah einen ambitionierten André Lotterer, der sich mehrmals an Dennis probierte und ihn abschließend auch überholen konnte. Evans zog wenig später nach und schnappte sich zudem Lotterer. Angesichts des ausstehenden Effizienz-Vorteils wurden die Sorgenfalten der Konkurrenz schnell formatfüllend.

Kurz nach dem Ende des ersten Renndrittels löste der ausgerollte Lokalmatador Antonio Giovinazzi (Dragon) dann die erste SC-Phase aus. Pascal Wehrlein hatte zu diesem Zeitpunkt ärgerlicherweise seinen Attack-Mode scharf gestellt. Der Rest des Feldes zog erst in den Minuten nach der Rennhalbzeit nach – allerdings wieder mit einer großen Ausnahme: Mitch Evans. Elf Minuten vor Ablauf der regulären Rennzeit dürfte dann aber eine SC-Phase für Kopfzerbrechen bei Jaguar gesorgt haben. Mahindra-Fahrer Alexander Sims war in einer Auslaufzone gestrandet. Evans lag zum Zeitpunkt des Vorfalls hinter Lotterer und Frijns.

Obwohl Evans beim Restart erst auf Rang 4 zurückfiel, kämpfte er sich noch vor dem Beginn der Extra Time dank Boost nahezu mühelos in die Führung. Eine dritte SC-Phase nach dem Mauereinschlag von Nick Cassidy (Envision-Audi) sorgte für eine abschließende letzte Runde unter Grün. Auch am zweiten Tag sollte Evans nicht zu schlagen sein. Er lief vor dem neuen Meisterschaftsführenden Jean-Éric Vergne und Robin Frijns ins Ziel ein. Lotterer brachte einen guten vierten Platz ins Ziel. „Vielleicht bin ich ja zur Hälfte Italiener", grübelte Rom-Spezialist Evans angesichts seiner Rom-Vorliebe. „Ursprünglich kam ich mit der Hoffnung nach Rom, solide Punkte zu holen, aber ein Doppelsieg ist unglaublich. Wir können feiern!"

Vorfreude auf Highlight

Am 30. April steht nun der Saisonhöhepunkt auf dem vollen Grand-Prix-Kurs von Monaco an. Im Rahmen dessen will die Serie zudem ihre dritte Fahrzeug-Generation vorstellen, die mit Maserati einen neuen Hersteller anlocken konnte. Die Italiener kündigten kürzlich an, mit dem monegassischen Team Venturi Racing zu kooperieren.

In beiden Wertungen ergibt sich aktuell ein spannend-enges Bild. Bei den Fahrern trennen die Top 3 gerade einmal vier Punkte. Bei den Teams sind es angeführt von Mercedes 14 Punkte. Gute Vorzeichen für das Rest-Jahr! ■



PORSCHE

Zurück in den Alltag: André Lotterer kam am Sonntag auf Platz 4 ins Ziel


MOTORSPORT IMAGES

Sprung an die Spitze: DS-Pilot Jean-Éric Vergne übernahm die WM-Führung



MOTORSPORT IMAGES

Schadensbegrenzung: Vandoornes Punkte hielten Mercedes auf Rang 1

FORMEL E IN ROM

1. Rennen, 27 Runden à 3,385 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Mitch Evans	51.59,632 min
2.	Robin Frijns	+ 5,703 s
3.	Stoffel Vandoorne	+ 6,966 s
4.	Jean-Éric Vergne	+ 7,553 s
5.	Sam Bird	+ 7,877 s
6.	A. Félix da Costa	+ 8,971 s
7.	Edoardo Mortara	+ 13,356 s
8.	Pascal Wehrlein	+ 14,216 s
9.	Nick Cassidy	+ 14,543 s
10.	André Lotterer	+ 19,339 s

2. Rennen, 27 Runden à 3,385 km

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Mitch Evans	52.55,224 min
2.	Jean-Éric Vergne	+ 0,584 s
3.	Robin Frijns	+ 1,606 s
4.	André Lotterer	+ 2,093 s
5.	Stoffel Vandoorne	+ 2,756 s
6.	Pascal Wehrlein	+ 4,655 s
7.	Oliver Turvey	+ 7,097 s
8.	Lucas di Grassi	+ 8,680 s
9.	Sébastien Buemi	+ 8,796 s
10.	Dan Ticktum	+ 11,130 s

WM-STAND FAHRER

1.	Jean-Éric Vergne	60 Punkte
2.	Robin Frijns	58
3.	Stoffel Vandoorne	56
4.	Mitch Evans	51
5.	Edoardo Mortara	49
6.	André Lotterer	43
7.	Pascal Wehrlein	42
8.	Nyck de Vries	38
9.	Lucas di Grassi	29
10.	Jake Dennis	26

WM-STAND TEAMS

1.	Mercedes	94 Punkte
2.	Porsche	85
3.	DS-Techeetah	80
4.	Venturi-Mercedes	78
5.	Jaguar	73
6.	Envision-Audi	68
7.	Andretti-BMW	28
8.	Nissan	8
9.	NIO	7
10.	Mahindra	4



SRO

GT-Promoter Stéphane Ratel über den GT3-Streitfall Ford Mustang, warum es falsch ist, wenn GT-Autos in der gleichen Klasse gegen Limousinen oder Tourenwagen antreten, und wie sein Plan B aussieht, wenn die GT3-Klasse kollabiert.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Sie kritisieren seit Januar die Zulassung des Ford Mustang als GT3-Auto. Warum?
Jeder kennt meine Bedenken, ich habe daraus nie einen Hehl gemacht, auch nicht in der Öffentlichkeit. Die Erfolgsformel der GT3-Klasse ist der Mix aus Kundensportgeschäft und Marketing-Rendite. Aus meiner Sicht driftet die GT3-Klasse von diesem Geschäftsmodell weg: Die amerikanische IMSA-Serie hat ihre GT3-Kategorie für Werkseinsätze geöffnet, die DTM tut das Gleiche. Le Mans hat sich zwar darauf besonnen, nur Pro-Am-Fahrerpaarungen in der GT3-Klasse zuzulassen, aber ich habe noch meine Zweifel, ob alle Hersteller wirklich verstehen, was das bedeutet – nämlich keine Werkseinsätze mit GT3-Autos in Le Mans.

Aber Werkseinsätze im GT-Sport haben in Le Mans eine lange Tradition. Viele fragen sich doch eher, warum Le Mans keine GT-Werksautos mehr zulassen will …
Weil dann eine GT3-Pro-Klasse die GTE-Pro-Klasse als Werkskategorie ersetzt hätte – das wäre aus meiner Sicht der Todeskuss für die GT3-Klasse gewesen, weil jeder in Le Mans gewinnen will.

Welche Rolle spielt in diesem Kontext der Mustang GT3?
Sehr lange Zeit wurden in der GT3-Historie ausschließlich zweisitzige Sportcoupés mit zwei Türen akzeptiert, also klassische Sportwagen. Das erste Mal, dass man von der Grundregel abwich, war beim Bentley Continental. Der war zwar kein Sportwagen, aber er war im prestigeträchtigen Marktsegment platziert, und das war der Grund, warum man ihn dennoch akzeptiert hatte.

Der Trick wurde dann schnell kopiert, siehe BMW M6.
Auch da kann man im Detail argumentieren, denn der Sechser-

Streitfall bei der Abgrenzung: Sollen in der GT3-Klasse echte Sportwagen gegen Limousinen-Coupés antreten?

MOTORSPORT-IMAGES

„Und auf einmal ist GT3 alles, was zwei Türen hat“

BMW hat eine große Historie im Langstreckensport, so auch in Spa beim 24h-Rennen.

Im Prinzip schimpft sich heute jede Limousine mit zwei Türen Coupé – obwohl sie gar keines ist.
Das ist genau das, was ich meine. Wir haben den BMW M3 im GT3-Sport nie akzeptiert, denn für mich war das immer ein Tourenwagen. Dann hat BMW den Namen geändert, plötzlich gab es eine viertürige Limousine namens M3 und ein zweisitziges Coupé namens M4. Da wäre es in der Rückschau vermutlich gut gewesen, wenn die FIA eingeschritten wäre. Jetzt kommt der Mustang, formal ein zweitüriges Coupé, aber mit einem Einstiegspreis von 28 000 Dollar. Der Mustang hat also nicht das gleiche Prestige wie ein Bentley.

Ford will mit dem Mustang Ferrari und Porsche schlagen.
Sie werden aus Homologationsgründen einen Super-Mustang bauen, und sie sagen, dass sie eine Kundensportabteilung aufbauen wollen. Die Zulassung des Mustang belegt die Schwäche des FIA-Systems, denn ursprünglich war eine Preisuntergrenze von 100 000 Euro im Gespräch – das hätte sowohl die Zulassung des BMW M4 als auch des Ford Mustang ausgeschlossen. Die Preisgrenze wurde in der Folge angepasst, von den Ingenieuren der Hersteller in der Technical Working Group (TWG).

Waren Sie nicht informiert?
Diese Debatte lief primär in der Technical Working Group, nicht in der GT-Kommission, in der ich vertreten bin. Natürlich bekommen wir auch die Protokolle der TWG, aber das Thema der Preisuntergrenze bei der Zulassung ist eine Marketing-Entscheidung, die hätte nicht von Ingenieuren in der Technical Working Group getroffen werden sollen.

Das Kind liegt im Brunnen?
Wir werden mit dieser Entscheidung leben müssen, es ist zu spät, man kann das nicht mehr aufhalten. Die Frage, die ich mir stelle, lautet: Was kommt als Nächstes? Kommt nach Bentley, BMW und Ford nun Hyundai, weil alle Schleusentore offen sind? Wenn man jetzt als Hersteller ein zweitüriges Coupé hat, dann kann man nach Le Mans, Bathurst und Spa, man kann DTM oder Le Mans fahren. Warum? Weil ein GT3-Auto kein zweitüriger Sportwagen mehr ist. GT3 ist jetzt auf einmal alles, was zwei Türen hat – und es gibt verdammt viele Autos mit zwei Türen!

> „Wenn Ferrari Rennen gegen Mustang verliert, wird sich der Konzern Fragen stellen. Und eine Antwort könnte der Ausstieg aus der GT3-Klasse sein.“
>
> GT-Promoter Stéphane Ratel

Sie waren lange Zeit Hausmeister und Schiedsrichter der GT3-Klasse …
Das galt nur bis vor Kurzem. Wir haben den Markt mit den SRO-Serien zu 70 oder 80 Prozent kontrolliert, dort fuhr die Masse der GT3-Autos. In der Vergangenheit konnte ich durch meine Marktmacht Fehlentwicklungen verhindern. Jetzt kommen Hersteller, die sagen, wir bauen 20 oder 30 Autos, aber in meinen Serien in Asien, Europa oder Amerika fahren vielleicht nur drei oder vier davon. Das belegt, dass mein Einfluss im GT3-Markt mittlerweile nur noch begrenzt ist.

Was ist also jetzt Ihr Plan?
Die Autos kommen, wir werden im Fluss mitschwimmen müssen und die Lage beobachten. Ford hat gesagt, sie wollen in der Intercontinental GT Challenge (IGTC) an den Start gehen. Toyota hat kürzlich ein GT3-Konzeptauto angekündigt, das offenbar kein Straßenauto als Basis hatte. Toyota hat gesagt, sie bauen Rennautos, keine modifizierten Straßenautos für den Rennsport, aber das ist Prototypensport – und das ist die Gefahr, vor der ich laufend warne. Der Endpunkt dieser Entwicklung wären Fahrzeuge wie der Maserati MC12 oder der Porsche GT1. Mittlerweile hat Toyota jedoch erklärt, dass ihr neues GT3-Auto auf einem Straßenauto basieren wird. Im Moment müssen wir im Strom mitschwimmen, aber wir bleiben wachsam, und das Wichtigste ist, dass wir ein Sicherheitsventil haben, einen Plan B – nämlich die GT2-Klasse. Wenn der GT3-Sport zu teuer wird, weil die Hersteller zu viel Geld in die technische Entwicklung stecken, dann braucht man einen Plan B.

Sie sollen vorgeschlagen haben, die GT3-Klasse in GT-Autos und Limousinen zu unterteilen …
Der Auslöser für so eine Unterscheidung war ursprünglich das Reglement, denn Limousinen wie der Bentley Continental oder BMW M6 brauchen mehr technischen Freiraum, um gegen die GT-Autos bestehen zu können. Insofern habe ich diese Unterteilung gar nicht erfunden. Ich versuche, die klassischen zweisitzigen Sportcoupés von Porsche, Ferrari oder Lamborghini zu beschützen. Wenn man die GT3-Klasse splittet und den Promotern freistellt, mit welcher Unterklasse sie fahren, hätte man mehr Spielraum. Denn eines ist für mich klar: An dem Tag, an dem Ferrari Rennen gegen den Ford Mustang verliert, wird sich der Konzern Fragen stellen. Ferrari macht Formel 1 und Hypercars, dazu ist ihr Markenpokal mit modifizierten Straßenautos extrem erfolgreich. Warum sollen sie dann noch ein Auto für die GT3-Klasse bauen? Das Risiko kann niemand leugnen. Wenn wir Ferrari verlieren, dann wäre das wie ein Spielende im GT3-Sport.

Aber ohne die FIA kommt man ja auch nicht weiter.
Ich habe nicht gesagt, dass ich über Bord springe und die FIA vergesse. Ich arbeite seit 1996 mit der FIA zusammen, und vieles davon war sehr erfolgreich, dazu bin ich ja weiter Promoter von FIA-Serien wie den Motorsport Games. Und vermutlich haben wir alle gemeinsam die Gefahren übersehen. Im Moment sieht es so aus, als könnte es einen Mix von GT- und TW-Autos in der GT3 geben. Man muss den Renn-Mustang ja nur global betrachten: Ford fährt damit in der NASCAR und bei den australischen Supercars als Tourenwagen – und jetzt bei uns als GT3-Auto! Ich kann den USP hier nicht erkennen. Was ich verkaufe, ist Porsche gegen Ferrari gegen AMG – das ist GT-Sport. Was da jetzt kommen soll, ist etwas anderes.

Ihre GT World Challenge in Amerika ist nicht extrem erfolgreich. Könnte sich das nicht ändern, wenn Ford und Corvette für 2024 neue GT3-Autos bauen?
Man soll sich nicht die Rosinen rauspicken. Man kann bei einer Frage nicht gleichzeitig für oder gegen die FIA sein, da muss man schon ehrlich zu sich selber sein. Die Wahrheit ist im Moment, dass die FIA den GT3-Mustang homologiert, und ich muss damit leben. Ich kann nicht sagen: Ich akzeptiere den Mustang in meiner US-Serie, aber nicht in Europa. Das Gleiche gilt für Teams: Wenn ein Team einen Mustang kauft, kann ich schlecht sagen, ihr dürft bei mir nicht mitfahren – denn die Teams sind meine Kunden.

Wo ziehen Sie die Grenze bei der Bewertung und bei den möglichen Folgen?
Wenn wir Marken wie Ferrari oder Lamborghini verlieren, oder wenn wir allgemein Autos verlieren, die wir nicht verlieren wollen, dann werden wir das Thema annehmen müssen. Gott sei Dank habe ich die GT2-Klasse in der Hinterhand, das ist meine Rückfallposition für den Fall, das meine Befürchtungen wahr werden. Die GT2-Plattform ist gebaut und steht, dazu haben wir großen Zulauf aus meinem GT4-Unterbau. Die GT2-Klasse ist kosteneffizient und spektakulär. Wenn die GT3-Klasse in Probleme läuft, steht die GT2 parat. Ich bin entspannt. ■



IMSA

Sébastien Bourdais und Renger van der Zande holten in Long Beach den Sieg für Cadillac und Ganassi

Das zweite Caddy-Triple

Beim dritten Lauf der IMSA-Serie in Long Beach holte Cadillac in der DPI-Topklasse den zweiten Dreifach-Erfolg 2022: Das Chip Ganassi-Duo Sébastien Bourdais und Renger van der Zande siegte beim Sprintrennen über 100 Minuten. In den beiden GT-Klassen gewannen Aston Martin und BMW.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

Der Stadtkurs in Long Beach ist erstens ziemlich wellig und zweitens nicht besonders schnell. Das bedeutet, dass mechanische Traktion immer die große Trumpfkarte beim 100-minütigen Sprintrennen am Hafen von Long Beach ist. In der DPI-Topklasse lagen somit alle Trümpfe bei den traktionsstarken Cadillac-DPI, die das Rennen ebenso dominierten wie zuvor das Qualifying. Im Rennen konnte das Caddy-Team von Chip Ganassi einen Doppelsieg feiern: Das Auto mit der Startnummer 01 von Sébastien Bourdais und Renger van der Zande holte den Sieg, im Ziel hatte man vier Sekunden Vorsprung auf den Schwesterwagen (#02) von Earl Bamber und Alex Lynn. Auch Platz 3 ging an Cadillac: Das JDC Miller-Duo Tristan Vautier und Richard Westbrook schnappte sich den letzten Podestplatz in Long Beach.

Doch wer aus der Reihenfolge im Ziel auf einen Langweiler in Long Beach schließt, sah sich getäuscht. Sébastien Bourdais verspulte sich nämlich gleich zu Rennbeginn bei der Überrundung eines GT-Porsche, was ihm einen Rückstand von 21 Sekunden auf das restliche DPI-Feld einbrockte. Das bedeutete, der Franzose musste eine große Aufholjagd starten, den Rückstand zufahren, alle DPI-Klassengegner überholen – und dabei Sprit sparen, um mit nur einem Stopp über die Distanz zu kommen.

Bourdais: Von Zero to Hero

Noch vor Rennhalbzeit, in Runde 30, hatte Bourdais seinen Fehler wieder ausgebügelt, als er Teamkollege Alex Lynn für die Führung überholte. Der Franzose übergab seinen Caddy beim Boxenstopp in Führung liegend an Renger van der Zande, der in den verbleibenden 50 Rennminuten den Sieg sicherstellen musste. Der Holländer hielt dabei seinen Team- und Markenkollegen Earl Bamber (#02) locker auf Abstand.

> „Nach dem Feindkontakt mit einem GT-Porsche in der Haarnadel dachte ich: Das war es, das Rennen ist definitiv im Eimer! Darüber war ich so wütend, dass ich danach richtig schnell war."
>
> CGR-Pilot Sébastien Bourdais

„Wir hatten im Qualifying ein wirklich fantastisches Auto", rekapitulierte Sébastien Bourdais im Ziel. „Beim Start schien ich zunächst alles unter Kontrolle zu haben, aber dann geriet ich in der Haarnadel mit einem GT-Porsche aneinander, der mich innen auf den Curb drückte, wodurch das Auto de facto nicht mehr weiter einlenkte. Die Geschichte brockte mir laut Bordcomputer 21 Sekunden auf die Spitze des Feldes ein, und ich dachte mir: Das war es, das Rennen ist definitiv im Eimer, zumal ich nicht wusste, wie stark das Auto beschädigt war. Ich war so wütend über den Zwischenfall, dass ich danach richtig schnell unterwegs war!"

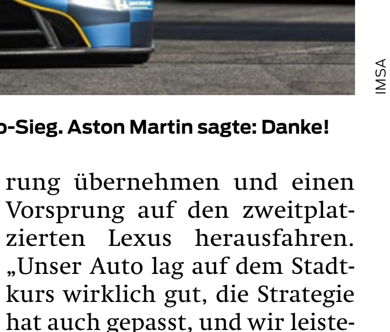
In der zweiten Rennhälfte sah es wegen einiger Gelbphasen zunächst so aus, als müsste sich Bourdais' Teamkollege Renger van der Zande im Finale noch mal mit den Verfolgern auseinandersetzen, doch der Holländer hatte die Sache im Griff: Nach der letzten Gelbphase konnte er sich zügig von Earl Bamber lösen.

Deutlich spannender war der Kampf um den letzten Podestplatz, wo sich Tom Blomqvist (Meyer Shank-Acura DPI #60) mit dem Whelen-Cadillac (#31) von Pipo Derani balgte. Das Whelen-Auto hatte sich mühsam zurückkämpfen müssen, weil im ersten Stint beim Überfahren einer Bodenwelle der Notaus-Schalter aktiviert worden war, was Zeit kostete, weil Nunez sein Autos erst wieder starten musste. Kurz vor dem Fallen der Zielflagge hatte



IMSA

Corvette verlor nach Fehler den GTD-Pro-Sieg. Aston Martin sagte: Danke!





IMSA

Erster M4-Sieg in Amerika: Das Team Paul Miller Racing gewann in Long Beach

sich der Teamkollege von Tristan Nunez, Pipo Derani, aber wieder in den Windschatten des Meyer Shank-Acura gezoomt. Der Angriff auf den dritten Podestplatz ging jedoch in die Hose: Derani versuchte Jarvis auf der Außenlinie einer Kurve zu überholen, der Kontakt führte dazu, dass Derani kurz stoppen musste und auch Jarvis nur langsam wieder in die Gänge kam. Der lachende Dritte hieß Richard Westbrook, der im JDC Miller-Cadillac (#5) die beiden Streithähne passierte und noch Dritter wurde. „Wir hatten heute nur ein Auto für Platz 5, holten aber Platz 3 – also sind wir natürlich kreuzglücklich", freute sich Westbrook im Ziel.

„Tom Blomqvist hat mich nach außen gedrückt, und der Zwischenfall erlaubte es dann Westbrook, noch durchzuschlüpfen", sagte Derani im Ziel. „Der Dreifach-Erfolg ist ein gutes Resultat für Cadillac, aber wir hatten hier kein gutes Wochenende." Tom Blomqvist war ebenfalls enttäuscht über den vierten Platz: „Das Shank-Team hat übers Wochenende das Auto kontinuierlich verbessert, alles lief besser als erwartet. Im Rennen hatten wir den dritten Platz eigentlich sicher, nur ganz Ende haben wir etwas Performance eingebüßt, was dann auch zu dem Unfall mit Derani geführt hat."

Aston holt GTD-Pro-Sieg

In der GTD-Pro-Klasse für werksunterstützte GT3-Teams spielten einmal nicht die üblichen Verdächtigen die Hauptrolle: Weder Porsche noch Corvette oder BMW lagen beim Schwenken der Zielflagge an der Spitze, sondern Alex Riberas im Heart of Racing-Aston Martin Vantage (#23). Nur 1,4 Sekunden dahinter flog der Lexus RC F GT3 von Jack Hawksworth und Ben Barnicoat über die Ziellinie. Im Aston Martin konnte Ross Gunn früh die Führung übernehmen und einen Vorsprung auf den zweitplatzierten Lexus herausfahren. „Unser Auto lag auf dem Stadtkurs wirklich gut, die Strategie hat auch gepasst, und wir leisteten uns keine Fehler – das war der Schlüssel zum Sieg", sagte Ross Gunn.

In der zweiten Rennhälfte behielt der Spanier Riberas trotz vieler Gelbphasen einen kühlen Kopf: „Natürlich ist es ärgerlich, wenn man immer wieder einen Vorsprung durch die Gelbphasen verliert, aber eigentlich hatten wir am Ende alles unter Kontrolle", erklärte Aston-Pilot Riberas im Ziel.

Und was war mit den Favoriten? Die Corvette C8.R von Antonio García und Jordan Taylor hatte das Sprintrennen in Long Beach von der Pole-Position in Angriff genommen. Zunächst lag Taylor auch in Front, doch beim Boxenstopp löste sich die Zentralmutter von einer Felge und kullerte durch die Boxengasse, wo sie den Porsche des drittplatzierten Pfaff Motorsport-Teams (#9) von Mathieu Jaminet traf und den Kühler beschädigte – der Pfaff-Porsche musste das Rennen daher vorzeitig beenden. Die logische Folge: Corvette Racing erhielt für den Verstoß in der Boxengasse eine Durchfahrtsstrafe und musste sich mit Platz 3 begnügen, auch wenn Antonio García in seinem Stint die C8.R wieder in Schlagdistanz zum Führungsduo brachte – allerdings auch dank der vielen Gelbphasen in der zweiten Rennhälfte.

BMW holt ersten US-Sieg

BMW hatte in Long Beach mit dem neuen M4 GT3 ein gemischtes Wochenende. Einerseits lag der M4 GT3 in der GTD-Pro-Klasse zwischen der 29. und 46. Runde in Führung, mit durchaus realistischen Chancen auf eine Topplatzierung für die Rahal-BMW-Piloten Connor de Phillippi und John Edwards. Doch dann ließ sich beim Boxenstopp in Runde 46 die Tür nicht öffnen. De Phillippi half tatkräftig bei der Öffnungsarbeit mit – was er besser unterlassen hätte, denn dafür setzte es eine Strafe von der IMSA, weil zu viele Teammitglieder gleichzeitig am Auto gearbeitet hatten …

Nur gut, dass das BMW-Kundenteam Paul Miller Racing in der GTD-Klasse für Pro-Am-Fahrerpaarungen den ersten US-Klassensieg für den neuen M4 holte: Startfahrer Madison Snow brauste von der Pole-Position los und verteidigte den Platz an der Sonne dann souverän. Teamkollege Bryan Sellers erledigte nach dem Stopp den Rest. „Das sind solche Tage, da musst du einfach sicherstellen, dass du gewinnst, denn wir hatten heute wirklich ein tolles Auto", sagte Sellers im Ziel. Platz 2 ging an das Acura-Team von Mario Farnbacher und Marc Miller. ■

IMSA-MEISTERSCHAFT

DRITTER SAISONLAUF IN LONG BEACH (KALIFORNIEN)

Länge der Strecke: 3,167 km; **Renndistanz:** 73 Runden = 231,191 Kilometer; **Pole-Position DPi:** Sébastien Bourdais; Cadillac-DPi (#01), 1.09,472 min; **Pole-Position GTD-Pro:** Antonio García; Corvette Racing-C8.R (#3), 1.18,048 min; **Pole-Position GTD:** Madison Snow; Paul Miller Racing-BMW M4 GT3 (#1), 1.18,487 min; **Schnellste Rennrunden: DPi:** Sébastien Bourdais (#01), 1.10,317 min; **GTD-Pro:** Raffaele Marciello (#79), 1.18,617 min; **GTD:** Frederik Schandorff (#70), 1.18,642 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	DPI	#01	Bourdais/Van der Zande	CGR-Cadillac-DPi	1:40.48,134 h
2.	DPI	#02	Bamber/Lynn	CGR-Cadillac-DPi	+3,761 s
3.	DPI	#5	Vautier/Westbrook	JDC Motorsports-Cadillac-DPi	+9,048 s
4.	DPI	#60	Jarvis/Blomqvist	Meyer Shank Racing-Acura-DPI	+10,014 s
5.	DPI	#31	Nunez/Derani	Whelen Engineering-Cadillac-DPi	+10,535 s
6.	DPI	#10	Albuquerque/Taylor	WTR-Acura-DPi	+11,979 s
7.	GTD-Pro	#23	Gunn/Riberas	Heart of Racing-Aston Martin Vantage AMR	+4 Runden
8.	GTD-Pro	#14	Hawksworth/Barnicoat	Vasser Sullivan-Lexus RC F GT3	+4 Runden
9.	GTD	#1	Sellers/Snow	Paul Miller Racing-BMW M4 GT3	+4 Runden
10.	GTD-Pro	#3	García/Taylor	Corvette Racing-C8.R GTD	+4 Runden
11.	GTD	#66	Farnbacher/Miller	Gradient Racing-Acura NSX GT3	+4 Runden
12.	GTD	#12	Montecalvo/Telitz	Vasser Sullivan-Lexus RC F GT3	+4 Runden
13.	GTD	#96	Foley/Auberlen	Turner Motorsport-BMW M4 GT3	+4 Runden
14.	GTD	#16	Hardwick/Heylen	Wright Motorsport-Porsche 911 GT3 R	+4 Runden
15.	GTD	#32	Skeen/McAleer	Karthoff Motorsport-Mercedes AMG GT3	+4 Runden

VW-Konzern: Audi und Porsche machen ab 2026 Formel 1. Und jenseits davon?

Die F1 als schwarzes Loch?

Der VW-Aufsichtsrat hat den Einstieg der Konzernmarken Audi und Porsche in die Formel 1 so gut wie final bestätigt. Die Formel 1 ist zwar so billig wie nie zuvor, dennoch ist das Investment hoch. Was bedeutet das für den restlichen Motorsport im VW-Konzern? Fließt in Zukunft alle Kohle in das schwarze Loch Formel 1?

Von: **Marcus Schurig**

Die Debatte um das schwarze Loch Formel 1, das wie ein Magnet alle Geldmittel im Konzern aufsaugen könnte, beschäftigt die Motorsportler seit Wochen. Genau genommen hat es eine erste indirekte Auswirkung der Formel-1-Entscheidung bereits gegeben: Nach exklusiven Informationen von MSa im Rahmen des IMSA-Rennens in Sebring hat Audi das gemeinsame LMDh-Projekt mit Porsche aufgekündigt, auch wenn Audi das bisher nicht offiziell bestätigt hat. Die Motorsportler im Konzern fürchten, dass es in dem Stil weitergehen könnte: Wie viel finanzieller Spielraum ist im VW-Konzern noch vorhanden, um andere Toprennserien zu bedienen? Der Großangriff des VW-Konzerns im Langstreckensport über eine gemeinsame LMDh-Plattform, die von Porsche entwickelt wurde, ist schon verpufft: Audi ist ausgeschert, Lamborghini will dank der Finanzspritze von externen Investoren lieber mit einem eigenen LMDh-Auto in der WEC und der IMSA-Serie antreten. Eigentlich hätte der Porsche LMDh so eine Art Plattformsystem für Kunden sein sollen – innerhalb und außerhalb des VW-Konzerns.



PORSCHE

Welche Motorsportprogramme überleben im VW-Konzern neben der Formel 1?

Die Vision ist beim Teufel, was automatisch die Frage nach der Verweildauer des Porsche-LMDh-Einsatzes aufwirft: Nur ein paar Jährchen? Oder doch für eine volle Dekade, was ungefähr der projektierten Lebensdauer des ursprünglichen LMDh-Ansatzes entspricht? Was gibt es noch zwischen Formel 1 und dem Kundensport auf GT3- oder GT4-Niveau, der wohl ziemlich sicher überleben wird? Formel E bei Porsche? Die Schwaben werden nicht zwei Formelserien plus Le Mans machen. Rallye Dakar bei Audi? Das war immer eine technische Kopfgeburt, deren Message bis heute niemand verstanden hat.

Was bleibt noch übrig, wenn Audi und Porsche alle Jetons auf die F1 setzen …? ■

ADAC GT Masters: Vorsaisontest in Oschersleben

23 Autos, neue Startzeiten

Das ADAC GT Masters hat sich beim offiziellen Vorsaisontest in Oschersleben am 5./6. April zu einem ersten Kräftemessen getroffen. 23 Autos sind in dieser Saison am Start – vier weniger als im vergangenen Jahr. Neu sind ein umweltschonenderer Kraftstoff, der Pirelli DHF-Reifen und die oft gewünschte Startzeit um 12.30 Uhr bei RTL Nitro.

Von: **Bianca Leppert**

Es ist angerichtet: Vor dem Auftakt zur ADAC-GT-Masters-Saison am 23./24. April in Oschersleben stehen nun alle Eckdaten fest. 23 Autos kämpfen in diesem Jahr um den Titel. Darunter auch die amtierenden Champions Christopher Mies und Ricardo Feller, die aber innerhalb des Teams Land Motorsport getrennte Wege gehen: Mies greift mit Tim Zimmermann an, Feller spannt mit Jusuf Owega zusammen.

Neu dabei ist Emil Frey Racing, die drei Lamborghini Huracán an den Start bringen. Daneben betritt das neu gegründete Drago Racing Team ZVO von Philipp Zakowski und Jörg van Ommen mit dem Mercedes AMG-GT3 Neuland. Aus dem Porsche-Lager sind Allied Racing sowie ID Racing with Herberth neue Namen, nachdem SSR und das Team75 in die DTM abgewandert sind. Bei Audi hat sich die österreichische Mannschaft Eastalent Racing neu formiert.



ADAC GT MASTERS

23 Autos treten im Kampf um den Titel des Deutschen GT-Meisters an

Den Vorsaisontest am 5./6. April dominierten alte Bekannte. Rutronik Racing sicherte sich acht Minuten vor Schluss mit Dennis Marschall und Kim-Luis Schramm die Bestzeit. In 1.22,893 Minuten umrundete der Audi R8 LMS GT3 Evo II den 3,667 Kilometer langen Kurs am schnellsten.

Die Teams mussten sich vor allem auf den neuen Pirelli-Reifen DHF mit modifizierter Konstruktion einspielen. Zudem geht das ADAC GT Masters einen Schritt weiter in Richtung nachhaltige Kraftstoffe. Der „Shell Blue Gasoline 98 GT Masters“, der zu rund 50 Prozent aus erneuerbaren Komponenten bestehen soll, wurde von Shell exklusiv für das GT Masters entwickelt.

Der Wunsch der Teams nach einer Startzeit am Mittag wurde ebenfalls umgesetzt: Die Rennen am Samstag und Sonntag beginnen um 12.30 Uhr und werden von RTL Nitro übertragen. ■

Autos lieben LIQUI MOLY

Die abgebildeten Produkte stehen stellvertretend für das jeweilige Produktsortiment.

LIQUI MOLY

Mit Vollgas in der Erfolgsspur! LIQUI MOLY lässt Motorherzen höher schlagen und beruhigt den Puls der Autofans. Wohl deshalb wählten uns 2022 die Leserinnen und Leser der führenden Automagazine Deutschlands erneut zur Schmierstoffmarke Nr. 1. Bei AUTO ZEITUNG sowie auto motor und sport bereits das 12. Mal in Folge. Zudem glänzen wir bei AUTO ZEITUNG wiederholt mit Platz 2 in der Kategorie Pflegemittel. Herzlichen Dank!



Ausgabe 16/2022



Ausgabe 7/2022



Ausgabe 6/2022



Ausgabe 4/2022



Ausgabe 4/2022



Ausgabe 17/2022



Ausgabe 17/2022



Ausgabe 9/2022

M-SPORT

Sébastien Loeb scheint in der Blüte seines Lebens. Egal in welches Lenkrad der 48-Jährige gerade greift, er fährt ganz weit vorne. In MSa spricht der Rekord-Weltmeister auch über den Reiz der ständigen Umstellung.

Von: **Reiner Kuhn**

Wo erreichen wir Sie gerade?
Im Auto auf dem Heimweg in die Schweiz. Schon wegen des restriktiven Tempolimits eine gute Zeit für ein Gespräch. (lacht)

Sie kommen vom DTM-Test. Wie lief es für Sie?
Nach einem Rollout in Spa saß ich in Hockenheim an zwei Tagen knapp vier Stunden im Auto. Das ist nicht viel, muss aber reichen. Für das Team war es wichtiger, dass Stammfahrer Nick Cassidy zum Fahren kommt.

Wie sehr unterscheidet sich der Ferrari 488 GT3 Evo von jenem McLaren, den Sie vor zwölf Jahren im eigenen Team einsetzten?
Vom Konzept her ist der Unterschied gar nicht so groß, auch wenn sich einiges getan hat. Schwieriger ist es, nach so langer Zeit auf die Schnelle ein Gefühl fürs Auto zu entwickeln und ans Limit zu kommen. Das Niveau in der DTM ist sehr hoch, hier tummeln sich nur Spezialisten. Auch wenn ich meinen Start genießen will, habe ich einen gewissen Ehrgeiz. Um den Sieg werde ich aber kaum mitfahren können.

Wie beim Ihrem Gaststart in der Eisrennserie Trophée Andros?
Den Start habe ich dem Veranstalter und meinem SLR-Team, das das Elektroauto einsetzte, versprochen.



ASO

Rally-Raid-WM: Nach zwei Läufen im BRX Hunter in Führung



ROESELER

Zum Start einer neuen Ära: 80. Rallye-WM-Sieg im Hybrid-Ford Puma Rally1

„Man kann nicht einfach kommen und ganz vorne mitfahren“

Die Umstellung auf die Vierradlenkung war ohne Test schwierig, Rang 7 für mich okay.

Überrascht von Ihrem vierten Sieg beim Race of Champions nach 2003, 2005 und 2008?
Überrascht nicht unbedingt, auch wenn es nach Gran Canaria, Stade de France und Wembley auf dem Eis eine andere Herausforderung war, vor allem gegen die skandinavischen Experten. Die Rennen waren oft sehr eng und man brauchte auch Glück. Das RoC ist ein besonderes Event mit toller Atmosphäre. Normalerweise mag ich es nämlich gar nicht, an einem Veranstaltungsort rumzusitzen, ohne zu fahren.

Sie haben einen Vertrag mit Prodrive und fahren für das Team in der Extreme E und der Rally-Raid-WM um die Titel …
Genau. Auch wenn es für Außenstehende ähnlich aussieht, sind es zwei völlig verschiedene Serien mit unterschiedlichen Autos. Beim Auftakt der Extreme-E-Saison hatten wir mit dem Auto deutlich weniger Probleme als noch im Vorjahr. Für uns Fahrer bleibt es aber schwierig.

Warum das?
Es gibt zu viele Unwägbarkeiten. Ist man alleine auf der Strecke, macht es Spaß. Im Staub ist Überholen aber so gut wie unmöglich. Und erwischt man bei der Auslosung eine schlechte Startposition, ist das Rennen gelaufen. Nur gut, dass die Rally-Raid-WM oberste Priorität genießt.

Nach zwei Läufen führen Sie die WM-Tabelle an. Wie steht es um Ihre Titel-Chancen?
Nicht so schlecht, auch wenn Nasser (Al-Attiyah) in Saudi-Arabien und Abu Dhabi jede Sanddüne persönlich kennt. Während ich zum ersten Mal bei der Desert Challenge startete, fährt er dort seit Jahren. Die Strecken waren

> „Im Ford Puma Rally1 hatte ich sofort ein gutes Gefühl. Das Auto machte, was ich wollte, und auch mit dem Hybrid-Boost kam ich schnell zurecht.“
>
> Sébastien Loeb

die gleichen wie im Vorjahr. Ich denke, dass eher Nasser den Unterschied macht und nicht der Toyota. Die kommende Rallye Andalusien ist zwar auch neu für mich, die Strecken sollten aber eher normalen Rallyestrecken ähneln und mir entgegenkommen. Dann wird sich zeigen, wie sehr sich unser BRX Hunter vom Toyota Hilux unterschiedet. So oder so sind an unserem Auto bis zur nächsten Dakar keine größeren Änderungen geplant.

Anders bei Audi. Wie sehen Sie die neue Konkurrenz?
Schaut man auf die Daten, scheinen die Audis trotz anfänglicher Probleme bei der Dakar schon jetzt schneller zu sein als wir. Mit deren Möglichkeiten dürften die in einem Jahr allen um die Ohren fahren. Es liegt an der FIA, sich das genau anzuschauen und für Chancengleichheit zwischen den unterschiedlichen Konzepten zu sorgen. Die Dakar und die Rally-Raid-WM brauchen mehr als alle anderen Serien auch die kleinen Teams.

Wie wichtig ist der WM-Titel?
Was heißt wichtig? Natürlich will man Rennen und Titel gewinnen. Das Problem sind die Spezialisten. In der Rallycross-WM waren es Johan Kristoffersson und VW, in der WTCC Citroën-Teamkollege José María López und nun eben Nasser Al-Attiyah oder ein Stéphane Peterhansel. Aber auch ohne Titel wird sich mein Leben nicht dramatisch ändern.

Bleibt noch die Rallye-WM. 2020 wurden Sie im Hyundai bei der Monte mit Ach und Krach Sechster. Nun haben Sie im Ford Puma die aktuelle Weltelite geschlagen und Ihren 80. WM-Sieg gefeiert. Was war diesmal anders?
Der Hyundai konnte schon auch schnell sein, mir aber fehlte das volle Vertrauen ins Auto. Man braucht Zeit, um sich mit einem Auto zu beschäftigen. Im Ford Puma Rally1 hatte ich vom ersten Meter an ein sehr gutes Gefühl. Das Auto machte, was ich wollte, und auch mit dem Hybrid-Boost kam ich schnell zurecht.

Wann sehen wir Sie wieder?
Das könnte schon bald sein.

Heißt, Sie starten wie Sébastien Ogier in Portugal?
Ich kann das nicht bestätigen. Geht es nach mir, würde Portugal aber mehr Sinn machen als zum Beispiel Sardinien, Estland oder Finnland. Nicht wegen der günstigeren Startposition, sondern weil ich im Gegensatz zu den anderen WM-Läufen die Strecken in Portugal von meinem Start 2019 kenne. Man kann nicht einfach kommen und ganz vorne mitfahren, vor allem wenn man zuvor nur noch einen Testtag hat. ■



Sébastien Loeb

Geburtstag: 26. Februar 1974
Geburtsort: Haguenau (F)
Herkunftsland: Frankreich

WM-KARRIERE
1995: erste Rallye
1999: erster von 181 WM-Starts
2001: Landesmeister und Super-1600-Weltmeister
2004–2012: 9 x Weltmeister
2006: 2. Le Mans (Pescarolo)
2008/09: F1-Tests (Red Bull)
2012: X-Games Goldmedaille
2013: 1. Pikes Peak (Peugeot)
2014/15: 3. WTCC, 6 Siege
2019/20: 8 Rallye-WM-Starts, 2 x Podium (Hyundai)
2022: Rallye-WM, 80. Sieg (Ford); Sieg Race of Champions; Extreme E Auftaktdritter; Rallye Dakar, Platz 2; Rally-Raid-WM Tabellenführung; DTM, Vorsaison-Test


EXTREME E

Zweites Prodrive- Engagement: Extreme E



SÉBASTIEN LOEB RACING

Einmaliger Gaststart: Trophée Andros im eigenen Team



RED BULL

Neues GT3-Abenteuer: DTM-Ersatz für Cassidy

Rallye-WM

Breen macht Kilometer

Um sich auf die Asphalt-Pisten von Kroatien einzustellen, rückte Craig Breen bei der Rallye Sanremo im Ford Fiesta Rally2 aus.

Das Wichtigste sei Fahrzeit, am besten im Wettbewerb. „Das hilft, um sich auf die Bedingungen einzustellen und schärft die Sinne", verriet der Ire vor der Rallye Sanremo.

Doch anders als in den Vorjahren, als Breen den Meisterschaftslauf in seiner Wahlheimat in einem Skoda (2019) und einem Hyundai (2020) gewinnen konnte, hatte der M-Sport-Pilot im Ford Fiesta Rally2 diesmal weniger Glück und musste mit Motorschaden vorzeitig aufgeben.

Breen freut sich dennoch über die zusätzlichen Kilometer. „Die Asphaltstrecken ähneln jenen in Kroatien. Zudem konnte ich mit John Rowan für den Fall der Fälle einen Ersatz für Stamm-Co Paul Nagle ausprobieren. Die Rallye Sanremo gewann Fabio Andolfi (Skoda) vor Meister Andrea Crugnola (Citroën). ■ RK



MASSIMO BETTIOL

Breen gibt Gas: Auf den Proberitt im Rally2 folgt ein Testtag im Rally1-Hybrid

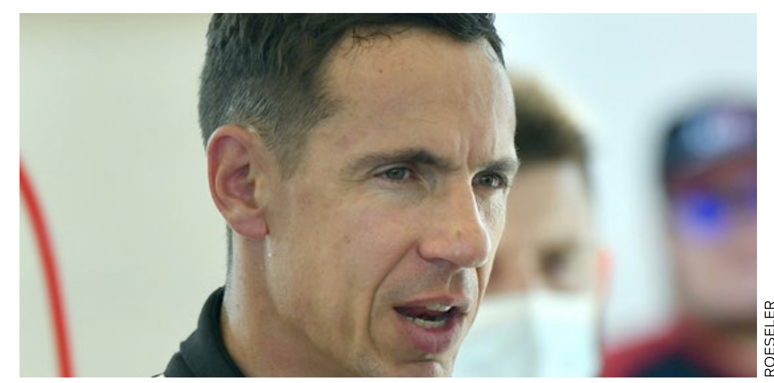
Rally-Raid-WM

Weltmeister wird Rookie

Nach acht WM-Titeln an der Seite von Sébastien Ogier stieg Julien Ingrassia aus. Nun bereitet er sich auf sein Dakar-Debüt vor.

Bei seinem Rücktritt im November stellte Julien Ingrassia klar, dass er weiter im Motorsport aktiv bleiben will, „wenn auch nicht als Beifahrer in der Rallye-WM". Nun verriet der 41-Jährige, wie es weitergehen soll. Nach 168 WM-Starts, 91 Podiumsplatzierungen und 54 Siegen, allesamt mit Sébastien Ogier, will der achtmalige Weltmeister den Korsen Mika Pisano bei der nächsten Rallye Dakar durch das offene Gelände navigieren.

„Dies ist eine völlig andere Disziplin und zugleich eine großartige Gelegenheit, neue Fähigkeiten zu entdecken", sagt Ingrassia. „Ich weiß, dass ich viel lernen muss und will mich gewissenhaft vorbereiten." Läuft alles nach Plan, könnte das Duo bei der Rallye Andalusien, dem dritten von vier Rally-Raid-WM-Läufen, im Juli sein Debüt geben. ■ RK



ROESELER

Elektronisches Roadbook statt Aufschrieb: Ingrassia muss sich umstellen

Österreichische Rallye-Meisterschaft I Lavanttal

Zwei Meister außer Rand und Band

Simon Wagner und Hermann Neubauer fahren weiter in einer eigenen Liga. Letzterer verspielt seine Führung durch eine falsche Reifenwahl, Wagner feiert den zweiten Saisonsieg.

Von: **Reiner Kuhn**

Die Konkurrenz reibt sich verdutzt die Augen. Nach vier von insgesamt zwölf Wertungsprüfungen der 44. Rallye Lavanttal rund um Wolfsberg sind ihnen Landesmeister Simon Wagner (Skoda) und dessen Vorgänger Hermann Neubauer (Ford) meilenweit enteilt.

Kristóf Klausz liegt als Dritter schon satte 1,20 Minuten zurück. Weitere 30 Sekunden dahinter folgt Günther Knobloch. Die Gaststarter Albert von Thurn und Taxis und Armin Kremer (alle Skoda) bekommen vom Führungs-Duo auf der ersten Tagesetappe ebenso wie Citroën-Pilot Luca Waldherr auf der ersten Tagesetappe pro Kilometer über zwei Sekunden eingeschenkt. Ganz vorne liegt Neubauer mit 24 Sekunden vor Wagner und hat vor einem angekündigten Wetterumschwung den dritten Lavanttal-Sieg vor Augen.

Doch der Ex-Meister scheint sich seiner Sache zu sicher: Bei Regen und Graupelschauern setzt der Salzburger auf die falschen Reifen. In nur zwei Prüfungen zieht Wagner an ihm vorbei. Dem nicht genug, markiert der Skoda-Pilot auch nach dem zwischenzeitlichen Servicestopp mit Reifenwechsel alle weiteren Bestzeiten und gewinnt nach dem Saisonauftakt im Rebenland auch den zweiten von insgesamt sieben Läufen zur Österreichischen Rallye-Meisterschaft mit 23,3 Sekunden Vorsprung.

„Was für ein Tag", jubelt Sieger Wagner und stellt cool fest: „An den Zeiten sieht man, dass das Niveau bei uns recht hoch ist." Die Abstände zu den Verfolgern unterstreichen dies eindrucksvoll. Dem Tempo der beiden Titel-Rivalen kann auch auf der zweiten Tagesetappe niemand folgen. Mit über vier Minuten Rückstand wird der Ungar Klausz Dritter. Hinter Knobloch (+5,05 min) liefern sich Kremer (+ 5,42 min) und Thurn und Taxis (+ 5,47 min) ein teaminternes Duell um den fünften Platz, das der Ex-Europameister auf der letzten Prüfung zu seinen Gunsten entscheidet und wichtige Erkenntnisse für den WRC2-Start in Kroatien sammelt.

Julian Wagner, der zwei Jahre jüngere Bruder von Gesamtsieger Simon, dominiert erneut die 2-WD-Wertung für frontgetriebene Fahrzeuge. Wie beim ÖRM-Saisonauftakt verweist er im Opel Corsa Rally4 seine Markengefährten Fabian Zeiringer (+ 2,53 min) und René Noller (+ 4,11 min) klar auf die weiteren Podiumsplätze und schafft als Gesamtzehnter (+ 11,06 min) den Sprung in die Top 10. ■



DANIEL FESSL

Mental und fahrerisch meisterlich: Sieger Wagner im Skoda Fabia Rally2



ALLES, WAS DICH BESSER AUF DEM PLATZ MACHT.
2x45 – EQUIPMENT, TRICKS UND TRAINING.
2x45
Besser Fußball spielen
REPORT
Das schweißt uns als Team zusammen
MACH IHN REIN!
So optimierst du deine Schusstechnik
Wann Bier als Sportgetränk perfekt ist
28 SEITEN EQUIPMENT
Schuhe, Stutzen, Bälle: von günstig bis High End
Die 18 besten Tricks des E-Sport-Champs
Dein neuer Fußball-Coach
15 geniale Übungen für mehr Tempo, Zweikampfstärke, saubere Grätschen
NEU!
Ab 14. April am Kiosk.
2x45.de


Neue Autos, neue Fahrer und neue Teams – das DTM-Feld bietet noch mehr Qualität

DTM

Speed-Dating

Beim ersten Aufeinandertreffen des DTM-Jahrgangs 2022 überwogen Vorfreude und Lob für das Feintuning des Reglements. Aus sportlicher Sicht brachten die zwei Testtage in Hockenheim jedoch kaum Anhaltspunkte für den Saisonstart Ende des Monats.

Von: **Philipp Körner**

Es ist selten, doch manchmal kommt es vor, dass sich alle Teams einig sind. Einen dieser rar gesäten Momente gab es vergangene Woche bei den zweitägigen DTM-Testfahrten auf dem Hockenheimring. Denn auf die Frage, wie gut die Überarbeitung des DTM-Regelwerks gelungen sei, bekamen die Medienvertreter immer dieselbe Antwort zu hören: Auf dem Papier gut, aber man müsse erst die Rennen abwarten. Obwohl also noch eine gewisse Rest-Skepsis mitschwingt, machen die Teams keinen Hehl daraus, dass die Serie von Gerhard Berger die passenden Lehren aus dem letztjährigen Chaos-Finale gezogen hat. Besonders die viel diskutierte Anti-Teamorder-Regel sei die richtige Botschaft an die Fans – auch wenn ihre mögliche Auslegung noch mit etlichen Fragezeichen versehen ist. Jetzt, und da sind sich auch die meisten einig, sei die Zeit gekommen, auf die Zukunft und damit auf die zweite Saison der GT3-Ära zu blicken. Es gäbe ja genügend Gründe, sich darauf zu freuen.

Schlechte Bedingungen

Im Gegensatz zum Optimismus seiner Gäste versprühte der Hockenheimring vergangene Woche lieber nasskalten April-Nieselregen – der Schneeschauer des Vorjahres blieb dafür aus. Besonders der sehr wechselhafte Auftakt am Dienstag erschwerte Neulingen wie Sébastien Loeb (AF Corse-Ferrari) das Sammeln von Runden und damit von dringend nötiger Erfahrung. Aufgrund der widrigen Bedingungen mussten zudem die für den Dienstag angesetzten BOP-Runs abgesagt werden. Dabei handelt es sich um maximal sechs Runden, von denen mindestens zwei als Push-Runden erkennbar sein müssen. Pro Team wird für sie ein Fahrer nominiert, der mit neuen, kalten Reifen und 30 Kilogramm Sprit ausrücken muss.

> „Bei 29 Autos mit diesem Kaliber an Fahrern sind Diskussionen vorprogrammiert.“
>
> Gerhard Berger, DTM-Chef

Nach einem ebenfalls feuchten Start in den Mittwoch erlaubten dann Temperaturen im tiefen zweistelligen Bereich und ein aufklarender Himmel die BOP-Runs am abschließenden zweiten Nachmittag. Wie erwartet deckte dabei kein Team die Karten auf, wodurch final sogar Marius Zug (Attempto-Audi) mit seiner Bestzeit vom Dienstag schnellster Mann blieb. Der 19-jährige Rookie umrundete die 4,574 Kilometer lange GP-Strecke in 1.38,344 Minuten. Zum Vergleich: Im Jahr 2021 sicherte sich Audi-Pilot Kelvin van der Linde mit einer Zeit von 1.36,649 Minuten die Pole im ersten Hockenheim-Qualifying.

Neue BOP wird nötig

Für AVL, den BOP-Dienstleister der DTM, stehen wegen der schwierigen Datenlage nun herausfordernde Wochen bis zum Saisonstart in Portimão (29. April bis 1. Mai) an. Zwar gibt es vor dem Rennwochenende noch zwei offizielle Testtage in der Algarve (Dienstag und Mittwoch), doch die Experten müssen davor und danach gleich mehrere Baustellen abarbeiten. So debütiert mit dem BMW M4 GT3 nicht nur ein neues Auto, sondern auch der stark überarbeitete Audi R8 LMS GT3 (Aero-Paket und Motorcharakteristik). Bei beiden Fahrzeugen gab es bislang nur Daten der Hersteller und der Teams. Zudem erklärten AVL-Vertreter, dass man wegen der drei Porsche 911 GT3 R das Level der BOP grundsätzlich etwas nach unten justieren müsse. Das auslaufende Modell der Stuttgarter befände sich am oberen Ende seiner Leistungsfähigkeit und würde dementsprechend die Limitierung des Feldes darstellen. Da in diesem Jahr auch innerhalb eines Events Änderungen möglich sind, könnte AVL bei Bedarf aber reagieren.

Serien-Boss Gerhard Berger ist sich derweil sicher, dass auch die zweite Saison der GT3-Ära wieder viel Gesprächsbedarf bieten wird, diesmal aber hoffentlich rein wegen der engen Action auf der Strecke: „Bei 29 Autos mit diesem Kaliber an Fahrern sind Diskussionen vorprogrammiert.“ ■


DTM
Neuzugang Schubert Motorsport übt Stopps


PORSCHE
Porsche ist erstmals Vollzeit in der DTM vertreten


DTM
Marius Zug (Attempto Racing) war der Schnellste

Supercars

Nur zwei Gewinner

Vier Rennen, aber nur zwei verschiedene Sieger im Albert Park: Beim Supercars-Auftritt im Rahmen der Formel 1 holten sich Chaz Mostert und Shane van Gisbergen (beide Holden) jeweils zwei Siege.

Von: **Michael Bräutigam**

Die beiden Triumphatoren teilten sich ihre Erfolge sauber auf die einzelnen Tage auf: Das Freitagsrennen ging an Mostert, der damit seinen zweiten Saisonsieg feierte. Star des Auftaktrennens im Albert Park war jedoch auch hier schon van Gisbergen. Der musste, nachdem er im Qualifying keine gewertete Runde zusammenbrachte, vom letzten Startplatz losfahren und kämpfte sich in nur 20 Runden aufs Podest: P3 hinter Sieger Mostert und Pole-Mann David Reynolds (Ford) war mehr, als man erwarten konnte.

Der Samstag war dann fest in van Gisbergens Hand: Im ersten Rennen kam er direkt am Start von P3 auf P2 vor und schnappte sich in Runde 2 auch den Führenden Will Davison (Ford). 17 Runden und zwei Safety-Car-Phasen später war Saisonsieg Nummer 5 fix. Im dritten Rennen fiel er sogar zunächst auf P4 zurück, doch nach den Stopps lag er auf P2 und rang letztlich auch Davison nieder: noch ein Sieg!

Auch am Sonntag konnte der Tabellenführer vorne mitkämpfen, verbremste sich dabei jedoch und zog sich einen Reifenschaden zu. Während der Neuseeländer so am Ende nur auf Platz 20 landete, holte Mostert den dritten Saisonsieg und liegt damit auf Tabellenrang 3. ■



MOTORSPORT IMAGES

Van Gisbergen (l.) und Mostert feierten in Melbourne jeweils zwei Siege

ADAC TCR Germany

Ladniak Testsieger

Mit anderthalb Testtagen in Oschersleben fiel letzte Woche der Startschuss in die siebte Saison der TCR Germany. Schnellster war Engstler-Honda-Pilot Szymon Ladniak.

Von: **Michael Bräutigam**

Die Aussagekraft von Test-Zeiten ist freilich sehr begrenzt, doch Ladniaks Bestzeit von 1.31,390 Minuten kann sich durchaus sehen lassen. Zwar fuhren Martin Andersen und Luca Engstler 2021 mit rund einer halben Sekunde schnelleren Zeiten die Pole-Positions ein, doch unter anderen Vorzeichen. Zum einen kamen da die auf eine Runde etwas schnelleren Yokohama-Reifen zum Einsatz, während ab 2022 die langlebigeren Hankook-Pneus zurückkehren. Zum anderen herrschten beim Test sehr wechselhafte Wetterbedingungen. Dazu kommt, dass man – wie das GT Masters – einen neuen, umweltfreundlicheren Kraftstoff aus 50 Prozent regenerativ erzeugten Komponenten einsetzt, der auch ein bisschen Top-Leistung kosten dürfte. Aber: Die Schikane im hinteren Teil der Strecke war auch etwas „offener" gestaltet als bei den Rennen.

Das Fahrerfeld ist nun auch komplett: Das letzte noch offene Cockpit betraf den dritten ROJA-Hyundai. Während Teamchef Robin Jahr und Jessica Bäckman schon feststanden – und beide einen Veloster pilotieren werden –, wechselt mit dem bisherigen Oettinger-VW-Piloten René Kircher ein alter Bekannter ins noch junge Potsdamer Team. ■



ADAC

Starker Einstand im Engstler-Team: Szymon Ladniak holte die Bestzeit

NACHRICHTEN

ETCR: CUPRA SPANNT MIT EKS ZUSAMMEN

Im vergangenen Jahr wurde Mattias Ekström im von Zengo Motorsport eingesetzten Cupra Meister der Pure ETCR. Die vollelektrische Serie wird in diesem Jahr zum FIA-ETCR-Weltcup, und dafür stellt Cupra sich neu auf. Die spanische Marke spannt mit Ekströms EKS-Team zusammen, das in diesem Jahr die Elektro-Einsätze absolviert. Dabei werden jedoch viele Leute aus dem Vorjahr übernommen.

BTCC: STARTERFELD JETZT FAST KOMPLETT VOLL

Nur noch eines von 29 BTCC-Cockpits für die bereits nächste Woche beginnende Saison ist offen. Denn letzte Woche wurden weitere Fahrer bestätigt: Jason Plato wird seine letzte BTCC-Saison an der Seite von Josh Cook und Jade Edwards im dritten BTC-Honda absolvieren. Ex-BMW-Junior und GT-Masters-Laufsieger Ricky Collard wird seine erste volle BTCC-Saison in einem Speedworks-Toyota bestreiten. Und Rookie Ash Hand heuert neu bei Power Maxed Racing (Vauxhall) an. Nun ist nur noch der Drive im insgesamt vierten Cupra des Team HARD vakant. Einer der Kandidaten ist Nicolas Hamilton, der Halbbruder von F1-Star Lewis Hamilton.

TCR EASTERN EUROPE: AUDI UND HYUNDAI VORN

Der Pole Bartosz Groszek (Audi) und der Tscheche Jáchym Galás (Hyundai) waren die Sieger beim Auftakt der TCR Eastern Europe am Hungaroring. Im zweiten Durchgang fuhr zunächst Mat'o Homola (Hyundai) als Erster durchs Ziel, weil er kurz vor Schluss aber den Führenden Milenko Vukovic (Renault) abschoss, wurde er disqualifiziert. Der Schweizer rückte damit wieder eine Position auf und ließ sich zwei dritte Plätze gutschreiben. In der Tabelle liegt er mit 30 Punkten auf P2 hinter dem Führenden Groszek (37 Punkte).



Zweiter Saisonsieg: William Byron dominierte die zweite Rennhälfte in Martinsville

NASCAR

Doppelschlag

William Byron gewann mit seinem Hendrick-Chevrolet in Martinsville und feierte damit als erster Fahrer seinen zweiten Saisonsieg. Und es war nicht der einzige Erfolg auf dem Short Track in Virginia.

Von: **Michael Bräutigam**

Rennen in Martinsville zählen selten zu den ganz großen Spannungsbringern. Und auch das diesjährige Frühjahrsrennen auf dem „Paperclip" brachte nur zwei außerplanmäßige Neutralisierungen mit sich. In der ersten und zweiten Stage gab zunächst Chase Elliott (Hendrick-Chevrolet) den Ton an. Von der Pole-Position gestartet, führte er jede einzelne der ersten 180 Runden an und sah fast schon wie der sichere Sieger aus. Er war auch der einzige Hendrick-Pilot, der in diesem Jahr noch sieglos war.

Doch die Gelbphase nach dem Ende der zweiten Stage brachte die Vorentscheidung: Die Boxencrew von Teamkollege William Byron arbeitete etwas schneller und brachte ihn für den Restart in die Führungsposition. Elliotts Boxenmannschaft zählte auch danach nicht zu den Schnellsten, und so musste er sich letztlich mit Platz 10 zufriedengeben.

Byron in der Overtime cool

Byron musste seine Führung nur noch einmal kurzzeitig abgeben, als Ryan Blaney (Penske-Ford) in einer Runde von Grün-Stopps fünf Runden länger draußen blieb. Auch die Restarts nach den zwei ungeplanten Gelbphasen gingen klar an Byron, der schon das Truck-Rennen am Donnerstag gewonnen hatte (siehe rechts).

Die erste Neutralisation wurde ausgerechnet von Richmond-Sieger Denny Hamlin (Gibbs-Toyota) ausgelöst, der gar nicht in Tritt kam und letztlich ausrollte. Die zweite Gelbphase kam sieben Runden vor dem Ende der geplanten 400 Runden: Todd Gilliland (Front Row-Ford) war mit einem Reifenschaden vorne rechts in die Mauer geknallt.

Die einzige Frage, die es in dieser Situation zu beantworten gab: Stoppen oder nicht? „Ich dachte, jeder würde reinkommen", berichtete Byron. Doch wie der Leader blieben auch die Verfolger auf alten Gummis. Der Restart führte das Feld in die Overtime, in der Byron trotz eines kleinen Rutschers und eines Anklopfens von Joey Logano (Penske-Ford) vorn blieb und seinen zweiten Saisonsieg holte. Passenderweise waren auch die Eltern von Byron, der seinen Weg aus dem Simracing in den professionellen Motorsport gefunden hat, vor Ort und konnten sich entsprechend freuen.

Weniger erfreulich für Logano: Er wartet seit über einem Jahr auf einen Sieg. Jener war bei der Dirt-Premiere in Bristol – und genau dieses Rennen steht kommendes Wochenende an. ■

NASCAR CUP SERIES

Martinsville/Virginia (USA)
8. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	William Byron (USA)	Chevrolet
2.	Joey Logano (USA)	Ford
3.	Austin Dillon (USA)	Chevrolet
4.	Ryan Blaney (USA)	Ford
5.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet
6.	Kurt Busch (USA)	Toyota
7.	Kyle Busch (USA)	Toyota
8.	Aric Almirola (USA)	Ford
9.	Chase Briscoe (USA)	Ford
10.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
Stand nach 8 von 36 Rennen

1.	Elliott (Chevrolet)	288 Punkte
2.	Blaney (Ford)	285
3.	Byron (Chevrolet)	276
4.	Logano (Ford)	261
5.	Chastain (Chevrolet)	246
6.	Bowman (Chevrolet)	237
7.	Truex Jr. (Toyota)	237
8.	Almirola (Ford)	223
9.	Harvick (Ford)	222
10.	Ky. Busch (Toyota)	221

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: JONES SIEGT, GIBBS PRÜGELT

Ty Gibbs (Gibbs-Toyota) war auch in Martinsville der dominierende Mann, holte einen Stage-Sieg und führte 198 der letztlich 261 Runden an. Das extrem zerfahrene und actionreiche Rennen der zweiten Liga brauchte jedoch zwei Overtimes, bis eine Entscheidung gefunden war. Gibbs lag in Führung und damit auf Kurs zum vierten (!) Saisonsieg, wurde jedoch in der letzten Runde von Teamkollege Brandon Jones überholt. Der konnte auf dem Weg zum ersten Saisonsieg dann im Rückspiegel beobachten, wie hinter ihm in der letzten Kurve das Chaos ausbrach. Beim Dreikampf um P2 zwischen Gibbs, Sam Mayer und Landon Cassill streifte Gibbs die Mauer und kreuzte letztlich nur auf Platz 8 die Ziellinie. Daraufhin nahm er sich Mayer zur Brust und beide fanden sich kurz danach raufend auf dem Betonboden wieder. Ein klärendes Gespräch beruhigte die Gemüter, und letztlich wurde sogar Cassill als Hauptschuldiger der Kollision ausgemacht.

TRUCK SERIES: BYRON SIEGT BEIM GASTSTART

In seiner einzigen vollen Truck-Saison 2016 gehörte William Byron zu den Stars der dritten Liga: Sieben Siege brachten ihm am Ende den fünften Gesamtrang und den Aufstieg in die Xfinity-Serie, wo er 2017 auf Anhieb Meister wurde. Nun kehrte Byron wieder mal zurück zu den Pickups – und wie: Nachdem er schon 2021 einen Gaststart absolvierte, in Nashville aber mit Motorschaden ausfiel, erarbeiteten Byron und sein Crewchief Kevin Manion eine perfekte Strategie. Die Stage-Siege überließ man Zane Smith und Ben Rhodes, ehe Byrons Spire-Chevrolet in der zweiten Stage-Pause die Führung übernahm. Danach dominierte Byron das Geschehen und feierte seinen insgesamt achten Truck-Sieg.



Der zweite Streich



Das zweite Mal nach Katar schockte Enea Bastianini die Werksteams. Niemand hatte dem Gresini-Piloten in den letzten Runden auf der neu asphaltierten Strecke von Austin etwas entgegenzusetzen. Marc Márquez sorgte auf andere Weise für Spektakel.

Von: **Imre Paulovits**

Es war eine brutale Kraftdemonstration. Fünf Ducati standen auf den ersten fünf Startplätzen, so etwas hat es in der MotoGP-Ära von einem Hersteller noch nie gegeben. Und wenn Fabio Quartararo mit einem Superstart diese Formation zu Beginn auch etwas durcheinanderbrachte und auch Álex Rins und Joan Mir sich immer wieder zwischen die Bologneser Geschosse schoben, half ihnen ihre schiere Kraft auf der langen Geraden, dass alle fünf immer wieder vorne waren. Doch dann begann die Abnutzung. Das Tempo war teuflisch schnell, und irgendwann konnte einer nach dem anderen die Kraft nicht mehr auf den Boden bringen. Da kam wieder die große Zeit der fliederfarbenen Vorjahres-Ducati. Enea Bastianini, der bereits den WM-Auftakt in Katar durch seine reifenschonende Fahrweise gewonnen hatte, begann das Tempo zu verschärfen, machte Jagd auf den von Beginn an führenden Jack Miller und ging an den Ducati-Werkspiloten vorbei. Dann fuhr er noch in der zweitletzten Runde einen neuen Rundenrekord und feierte mit seinem Team völlig losgelöst den zweiten Saisonsieg.

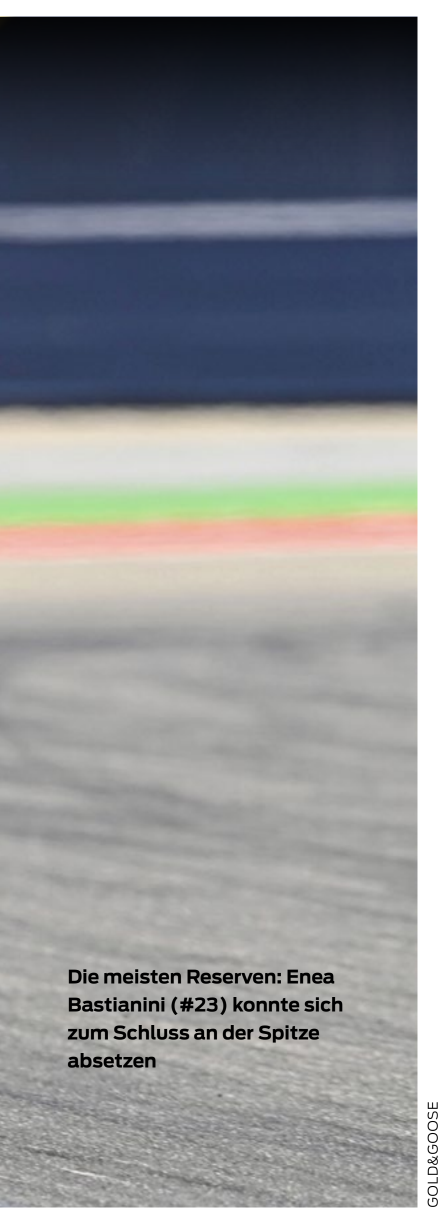
Kontrollierte Kraft

Die üblen Bodenwellen, die den Fahrern in Austin letzten Herbst das Leben schwer machten, gehören der Vergangenheit an. Aber es kamen auch neue Probleme auf. Das meistgehörte Wort am Freitag und am Samstag war „Vorderradrutscher“, nur bei den Ducati-Piloten fiel es nicht. So wurden die Bologneser Geschosse, die ohnehin ein Drittel des gesamten MotoGP-Feldes stellen, zu einer uneinnehmbaren Festung. Jack Miller legte einen neuen Quali-Rekord hin, doch in seiner letzten fliegenden Runde war Jorge Martín noch einmal um drei Tausendstelsekunden schneller.

> „Enea fährt unglaublich ruhig und ohne mit dem Hinterrad zu lenken. Es ist unglaublich, wie er so die Reifen schonen kann.“
>
> Jack Miller

In FP4 hatte Francesco Bagnaia die schnellste Zeit hingelegt, und man hatte das Gefühl, dass die Probleme, die das Werksteam mit der GP22 zu Beginn der Saison hatte, endgültig der Vergangenheit angehören und der stärkste Fahrer der zweiten Saisonhälfte 2021 wieder in seine Spur gefunden hat. Miller, der seinen eigenen Angaben nach eine Woche zuvor in Argentinien das schlechteste Rennen seines Lebens gefahren hatte, setzte alles daran, diese Scharte wieder auszuwetzen. Der 27-jährige Australier machte nach dem Start das Tempo, und einzig Jorge Martín schien es mitgehen zu können.

Doch es gab so einige, die das Ducati-Fest verwässern wollten. Beide Suzuki-Piloten hatten eine sehr gute Rennpace, und besonders Álex Rins, der 2019 in Austin gewinnen konnte, war sich sicher, dass er im neu asphaltierten ersten Sektor den Handlingsvorteil gegenüber der Ducati ausspielen kann. Und wenn der zurückgekehrte Marc Márquez auch kräfteschonend agierte, war klar zu erkennen, dass er auf seiner Paradestrecke die Pace hat, vorne mitzufahren. „Ich kann eine gute Pace fahren, aber eine Quali-Runde ist derzeit einfach nicht drin“, gestand er.



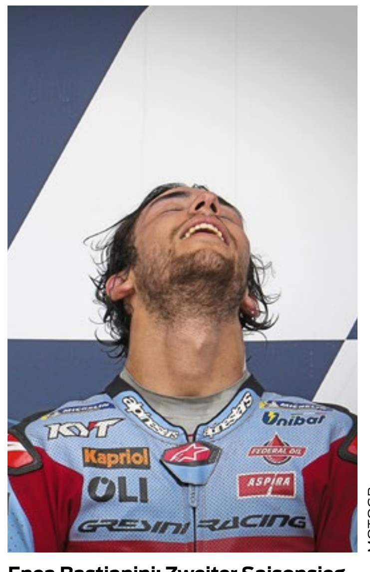
Die meisten Reserven: Enea Bastianini (#23) konnte sich zum Schluss an der Spitze absetzen

GOLD&GOOSE



MOTOGP

Suzukis Álex Rins konnte in die Ducati-Phalanx einbrechen und wurde Zweiter



MOTOGP

Enea Bastianini: Zweiter Saisonsieg



HRC

Unbelohnte Helden: Marc Márquez (#93) musste sich durchkämpfen, Fabio Quartararo fehlte Motorleistung

Beim Start rechnete jeder damit, dass der achtfache Weltmeister alles daransetzt, von seinem neunten Startplatz gleich im Nadelöhr der ersten Kurve in die Spitzengruppe vorzustoßen. Doch stattdessen war Márquez in der ersten Kurve Allerletzter! Sein Motor produzierte am Start Aussetzer, es sah so aus, als hätte er statt der Launch-Control versehentlich den Pitlimiter aktiviert.

Die tragische Show

„Nein, es war nicht so", erklärte er nach dem Rennen. „Schon als ich in die Startaufstellung fuhr, blinkte mein Display und zeigte einen Fehler an. „Dann lief der Motor nicht richtig, erst als ich beim Fahren den Schalter an- und ausschaltete, war alles wieder in Ordnung." Der „König von COTA" veranstaltete nun eine Aufholjagd, wie man es zuletzt in Japan 2012 von ihm in der Moto2 erlebt hatte. Nur dass die MotoGP heute eine andere Hausnummer ist. Doch obwohl er ständig überholen musste, fuhr er ab der zweiten Runde ständig die Zeiten der Spitze und fuhr schließlich bis auf den sechsten Rang vor! „Ich denke, heute wären 25 Punkte möglich gewesen", gab er mit einem schwer enttäuschten Blick zu.

Die andere tragische Figur war Fabio Quartararo, der in der Schlussphase des Rennens mit Márquez mitfuhr. Der amtierende Weltmeister fuhr sichtlich am absoluten Limit der Yamaha, eine Sekunde pro Runde schneller als sein Teamkollege Franco Morbidelli, aber mit seinem Topspeed-Nachteil stand er einfach auf verlorenem Posten. Yamaha muss so schnell es geht nachbessern, sonst werden sie den Franzosen kaum halten können. Wie es geht, zeigt Suzuki. Auch sie haben einen Reihen-Vierzylinder und ein auf Handling optimiertes Fahrwerk, aber sie haben die entscheidende Motorleistung gefunden, um vorn mitzuhalten. Álex Rins schnappte sich zwei Kurven vor Schluss noch Jack Miller und fuhr auf den zweiten Platz. Und so kommt die MotoGP nun nach Europa, wo es bereits in zwei Wochen in Portimão weitergeht. ■

DREI FRAGEN AN ENEA BASTIANINI



WIE IST IHNEN IHR ZWEITER SIEG IN DIESER SAISON GELUNGEN?

Meine Taktik war, die Reifen zu schonen, aber auch den Körper. Dass ich aus der zweiten Startreihe losfahren konnte, hat die Sache einigermaßen vereinfacht. Als ich gesehen habe, wie Jack Miller zu Beginn des Rennens vorne auf das Tempo gedrückt hat, war ich mir nicht sicher, dass ich gewinnen kann. Als dann zu Rennmitte Álex Rins begann mich anzugreifen, sah ich den Zeitpunkt für gekommen, mehr zu pushen. Es macht mich sehr glücklich, in Texas gewonnen zu haben, da diese Strecke zu meinen Lieblingen gehört.

HABEN SIE DAS GEFÜHL, DASS SIE JETZT NACH GANZ VORN GEHÖREN?

Katar kam uns entgegen, weil die Gerade dort lang ist und wir viel Motorleistung haben. Mein Motorrad war auch hier sehr schnell, sogar schneller als die meisten anderen Ducati. Wir müssen sehen, ob wir dieses Resultat in Zukunft auch woanders wiederholen können. Bei den Rennen in Europa wird es sicher wieder enger zugehen.

MACHEN SIE SICH NUN GEDANKEN UM DEN TITELKAMPF?

Erst einmal schaue ich von Rennen zu Rennen, aber wenn wir auch in Europa regelmäßig aufs Podium fahren können, dann kann ich mir schon vorstellen, zu den Titelanwärtern zu zählen. Aber darüber zerbreche ich mir jetzt noch nicht den Kopf, sondern genieße meine WM-Führung.

In Rückstand geraten

Die zu Saisonbeginn so starken KTMs mussten in Texas einen herben Rückschlag hinnehmen: Einzig Brad Binder konnte in die Punkte fahren, und auch sein Vorwärtsdrang wurde vorzeitig beendet.

Von: **Imre Paulovits**

So zäh lief es für die MotoGP-KTMs in diesem Jahr noch nie. Beim WM-Auftakt hatte die Werkstruppe noch mit Freude zur Kenntnis genommen, dass sie schon ab dem Freitagstraining das Tempo der Spitze gehen können. Doch diesmal beendete Brad Binder den Tag nur als 13., Mandalika-Sieger Miguel Oliveira war Allerletzter. Binder gab zu: „Wir finden einfach kein Gefühl für das Vorderrad, mit keinem der Reifen. Es ist auf dieser Strecke aber auch sehr schwierig, den richtigen Kompromiss zwischen Einlenken, Kurvenspeed und Traktion zu finden. Wir haben sehr erfahrene Techniker, und ich vertraue ihnen, dass sie es in den Griff bekommen." „Wir haben zwei unterschiedliche Setups versucht, aber keines der beiden funktionierte wirklich besser", gab Miguel Oliveira zu. „Wir haben vor allem ein Problem auf der Bremse und beim Einlenken. Das Merkwürdige ist, dass das Motorrad gar nicht so anders ist als letztes Jahr, aber Dinge, die damals hier funktioniert haben, jetzt nicht mehr funktionieren. Ich hoffe, dass mein Team eine Lösung findet." Aber die Probleme blieben, und so schaffte es keiner der KTM-Piloten in die Q2, Brad Binder war als 17. der bestqualifizierte unter ihnen, Oliveira war 20., Raúl Fernández 21., Remy Gardner 22., und der Moto2-Weltmeister hatte auch noch einen Sturz zu beklagen.



POLARITY PHOTO

Brad Binder (#33): Trotz wenig Vorderradgefühl wieder nach vorn gefahren

Im Rennen begann Binder wieder seine bekannte Aufholjagd, und er war auch bereits auf dem neunten Platz angekommen, als er Jorge Martíns Hinterrad touchierte und herausgetragen wurde. Weil die Gruppe dicht beieinander war, fiel er wieder auf den 12. Platz zurück. „Immerhin haben wir ein paar Punkte holen können. Aber hoffentlich wird es in Portimão wieder besser", knirschte Binder. Miguel Oliveira wurde 18. „Ich hatte schon ab der fünften Runde Wheelspin", so der 27-jährige Portugiese. ■

GASTKOMMENTAR

DIESER 500. GRAND PRIX seit dem Beginn der Zeit, als die Dorna die Organisation übernommen hat, war spektakulär, und es hat richtig Spaß gemacht, ihm zuzusehen. Es hat sich so viel geändert in dieser Zeit. Nicht nur, dass wir damals mit Zweitaktern gefahren sind und heute in allen Klassen Viertakter fahren. Es ist auch alles viel spezieller geworden. John Hopkins hat mir erzählt, worauf bei der Einstellung eines Moto2-Motorrades geachtet werden muss, ich habe es kaum glauben wollen nach dem, wie simpel so ein Motorrad war, als diese Klasse eingeführt wurde. Und das ist alles noch nichts gegen die MotoGP, wo jedes Jahr neue Technologien dazukommen. Aber die Jungs, die sie fahren, sind alle auf einem ebenso hohen fahrerischen Niveau, und das ist der Grund, warum wir heute so spannende Rennen sehen. Ich bin sehr stolz darauf, dass ich selbst ein Teil dieser Geschichte war und dass die Weltmeisterschaft heute in Texas einen festen Platz im WM-Kalender hat.



Kevin Schwantz 500er-Weltmeister

AUS DEM FAHRERLAGER

WELTMEISTERLICHE TEILE
Alessandro Gramigni, 125er-Weltmeister von 1992, wurde anlässlich der 30 Jahre seines Titels und dem 500. Grand Prix der Dorna-Ära nach Austin eingeladen und freute sich, viele Bekannte zu treffen. Der 53-jährige Italiener veranstaltet heute Renntrainings und fertigt Fahrwerksteile für den Rennsport.

DRUCK DAHEIM
Die US-Piloten standen daheim unter einigem Druck, vor allem, weil sie beim 500. Grand Prix der Dorna-Ära besonders an ihre legendären Landsleute erinnert wurden, die die Weltmeisterschaft vor 30 Jahren dominierten. Joe Roberts gab auch zu: „Ich habe auf der Ranch von Kenny Roberts und auch zusammen mit Eddie Lawson trainiert. Mit welchem Einsatz, Ehrgeiz und Ernst sie heute noch an den Motorsport herangehen, lässt erahnen, warum sie so stark waren." Nach ihren Vorbildern gefragt, nannten aber alle drei Nicky Hayden: „So wie er und seine Familie dem Motorsport verbunden waren, aber bei allem Erfolg zugänglich blieben, war einfach eine Sache, die für uns Vorbildfunktion hatte." Dass es wieder zu einer amerikanischen Dominanz in der Königsklasse kommt, hält Sean Dylan Kelly für schwierig: „Derzeit ist in der MotoGP noch nicht einmal eine Dominanz an sich möglich, so eng sind sie alle beisammen. Es gibt auch nur den Weg über Spanien nach oben, denn dort herrschen das ganze Jahr über die besten Trainingsmöglichkeiten. Zum Glück kann ich Spanisch und habe deshalb dort bereits eine zweite Heimat gefunden."

MOTOGP

Jack Miller, Enea Bastianini und Álex Rins (v.l.): Sekt aus dem Longhorn

SCHALER SEKT
Auf dem Siegerpodest stellte Enea Bastianini fest, dass das herausstehende Teil der Siegertrophäe aus dem Horn eines texanischen Longhorns gemacht wurde und dieser sich mit dem Sieger-Prosecco füllen lässt. Álex Rins und Jack Miller machten es ihm direkt nach und stießen oben auf dem Sockel auch gleich mit ihm an. „Aber das Horn ist vor dem Zusammenbau nicht gereinigt worden, der Sekt schmeckte abscheulich", gestand Jack Miller hinterher.

COTA (USA) – 10. April 2022 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 110,260 km über 20 Runden à 5,513 km. 24 Fahrer gestartet, 22 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 26 Grad, Asphalt 37 Grad. Schnitt des Siegers: 159,8 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rd.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP21	20	41.23,111 min	346,1 km/h	2.03,521 min	H/S	25
2.	Álex Rins (E)	Suzuki GSX-RR	20	+2,058 sec	342,8 km/h	2.03,932 min	H/S	20
3.	Jack Miller (AUS)	Ducati D16 GP22	20	+2,312 sec	340,6 km/h	2.03,674 min	H/S	16
4.	Joan Mir (E)	Suzuki GSX-RR	20	+3,975 sec	341,7 km/h	2.03,799 min	H/S	13
5.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP22	20	+6,045 sec	346,1 km/h	2.03,870 min	H/S	11
6.	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	20	+6,617 sec	345,0 km/h	2.03,553 min	H/S	10
7.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	20	+6,760 sec	337,5 km/h	2.04,037 min	H/S	9
8.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP22	20	+8,441 sec	339,6 km/h	2.04,103 min	H/S	8
9.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP22	20	+12,375 sec	346,1 km/h	2.03,895 min	H/S	7
10.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	20	+12,642 sec	346,1 km/h	2.03,570 min	H/S	6
11.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	20	+12,947 sec	343,9 km/h	2.04,306 min	H/S	5
12.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	20	+13,376 sec	339,9 km/h	2.04,305 min	H/S	4
13.	Pol Espargaró (E)	Honda RC 213 V	20	+17,961 sec	345,0 km/h	2.04,508 min	H/S	3
14.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	20	+18,770 sec	343,9 km/h	2.04,559 min	H/S	2
15.	Andrea Dovizioso (I)	Yamaha YZR-M1	20	+29,319 sec	338,5 km/h	2.04,802 min	H/S	1
16.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	20	+29,129 sec	334,3 km/h	2.04,723 min	H/S	-
17.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	20	+29,630 sec	341,7 km/h	2.04,694 min	H/S	-
18.	Miguel Oliveira (P)	KTM RC16	20	+32,002 sec	333,3 km/h	2.04,747 min	H/M	-
19.	Raúl Fernández (E)	KTM RC16	20	+37,062 sec	335,4 km/h	2.04,621 min	H/M	-
20.	Remy Gardner (AUS)	KTM RC16	20	+42,442 sec	341,7 km/h	2.05,218 min	H/S	-
21.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP21	20	+42,887 sec	339,6 km/h	2.05,150 min	H/S	-
22.	Darryn Binder (ZA)	Yamaha YZR-M1	20	+1.42,171 min	341,7 km/h	2.04,777 min	H/S	-
	Nicht gewertet:							
	Álex Márquez (E)	Honda RC 213 V	5	+15 Runden	341,7 km/h	2.04,558 min	H/S	-
	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP21	2	+18 Runden	345,0 km/h	2.39,542 min	H/S	-

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Martín	2.02,039 min
2.	Miller	2.02,042 min
3.	Bagnaia	2.02,167 min
4.	Zarco	2.02,570 min
5.	Bastianini	2.02,578 min
6.	Quartararo	2.02,634 min
7.	Rins	2.02,694 min
8.	Mir	2.02,947 min
9.	M. Márquez	2.03,038 min
10.	Nakagami	2.03,054 min
11.	Marini	2.03,059 min
12.	P. Espargaró	2.03,096 min
13.	A. Espargaró	2.02,922 min
14.	Viñales	2.03,121 min
15.	Dovizioso	2.03,133 min
16.	Bezzecchi	2.03,328 min
17.	B. Binder	2.03,467 min
18.	Di Giannantonio	2.03,576 min
19.	Morbidelli	2.03,579 min
20.	Oliveira	2.03,983 min
21.	Fernández	2.04,140 min
22.	Gardner	2.04,185 min
23.	A. Márquez	2.04,229 min
24.	D. Binder	2.04,646 min

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bastianini	61
2.	Rins	56
3.	A. Espargaró	50
4.	Mir	46
5.	Quartararo	44
6.	Binder	42
7.	Miller	31
8.	Zarco	31
9.	Oliveira	28
10.	Martín	28

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	86
2.	KTM	59
3.	Suzuki	57
4.	Aprilia	51
5.	Yamaha	44
6.	Honda	34

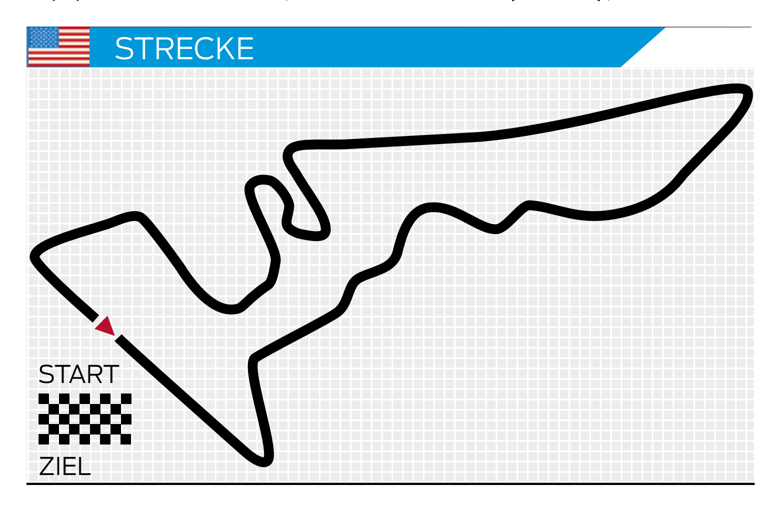
WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Team Suzuki Ekstar	102
2.	Red Bull KTM Factory Racing	70
3.	Aprilia Racing	69
4.	Gresini Racing MotoGP	61
5.	Pramac Racing	59
6.	Monster Energy Yamaha MotoGP	58
7.	Ducati Lenovo Team	54
8.	Repsol Honda Team	44
9.	Mooney VR46 Racing Team	17
10.	LCR Honda	16

„Die Weltmeisterschaft wird in Europa erst richtig losgehen. Ich denke, da werden sich die Favoriten für den Titel erst herauskristallisieren.“
Jack Miller

CIRCUIT OF THE AMERICAS (USA) 5,513 KM

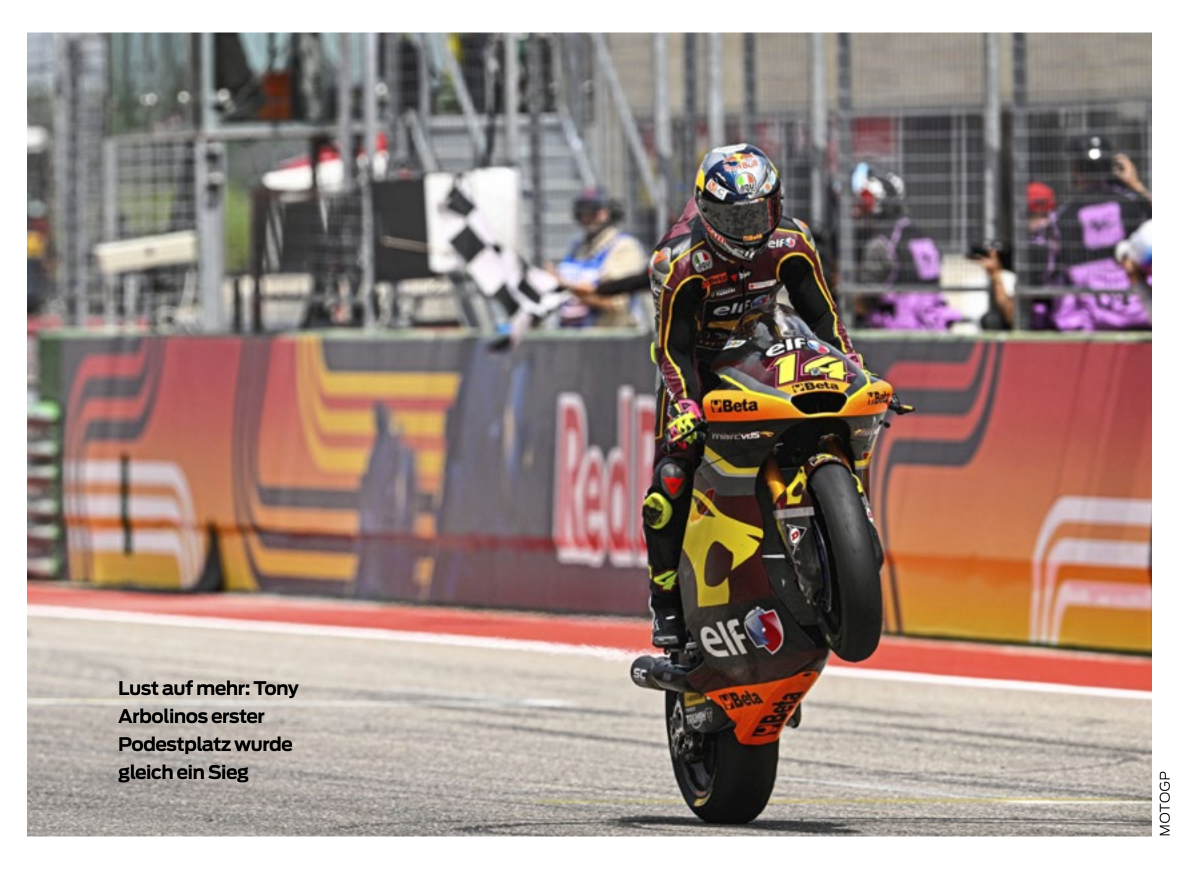
Rundenrekord: **2.03,521 Enea Bastianini (Ducati), 2022**
Quali-Rekord: **2.02,039 Jorge Martín (Ducati), 2022**
Topspeedrekord: **352,9 km/h Jack Miller (Ducati), 2021**




GRESINI RACING

Enea Bastianini: Mit zweitem Sieg die WM-Führung zurückerobert

Tony Arbolino holt ersten Moto2-S



Lust auf mehr: Tony Arbolinos erster Podestplatz wurde gleich ein Sieg

MOTOGP

Celestino Vietti und Arón Canet stürzten in Führung liegend, Tony Arbolino holte seinen ersten Moto2-Sieg. Das Intact-Team hatte in Austin einen Lichtblick.

Von: **Imre Paulovits**

Dass er es auch in der mittleren Klasse bis ganz nach oben schaffen würde, das wussten Insider bereits, als Tony Arbolino noch in der Moto3 fuhr. Auch in seiner ersten Moto2-Saison bei IntactGP fiel der 21-jährige Italiener durch seinen Ehrgeiz auf, stand sich damit aber zeitweilig selbst im Weg. Doch dass sein erstes Podest auch gleich ein Sieg sein würde, davon hat er selbst nicht zu träumen gewagt. Als WM-Leader Celestino Vietti und kurze Zeit später auch Arón Canet aus dem Sattel fielen, und auch Überraschungsmann Somkiat Chantra bei einem Manöver

Motorrad-WM

Würdiges Jubiläum in Austin

Die Dorna feierte in Austin den 500. Grand Prix in eigener Organisation. Gemeinsam mit dem örtlichen Veranstalter machten sie ein ordentliches Fest daraus.

Von: **Imre Paulovits**

Man muss die Feste feiern, wie sie fallen, und da sowohl US-Amerikaner als auch die Dorna solche Sachen sehr publikumswirksam umsetzen können, war das Jubiläums-Wochenende in Austin ein strahlendes Fest. Zuallererst wurde die Strecke von Turn 2 bis Turn 10 komplett neu asphaltiert und dabei auch der Unterbau neu gelegt. Auch von Turn 12 bis Turn 17 kam ein neuer Belag, und so freuten sich die Piloten, nicht mehr mit ihren Bikes kämpfen zu müssen, um dem anspruchsvollen Verlauf zu folgen, den einst Kevin Schwantz mit den Erbauern der Strecke erarbeitete.

Die Dorna lud einige Ehrengäste ein, Alessandro Gramigni vertrat die Weltmeister der Saison 1992, als die Ära unter der Leitung der spanischen Marketing-Firma begann. Dass Kevin Schwantz, der ein Jahr später Weltmeister wurde, mit von der Partie war, musste nicht weiter verwundern, genau wie die US-Legenden Kenny Roberts und Freddie Spencer. Letzterer tut ja ohnehin in der Rennleitung Dienst.



MICHELIN

Circuit of the Americas: Neuer Asphalt und viel Zukunftseuphorie

Als sie alle am roten Teppich Aufstellung nahmen, Sängerin Shanda-Monique Barnes, die hauptberuflich als Assistenz des Sekretärs im Verteidigungsministerium arbeitet, die amerikanische Hymne sang, und ein Jagdgeschwader über der Strecke seine Formation flog, war die Show perfekt.

Aber es gehört mehr dazu, ein Jubiläum zu feiern und dann auch etwas Dauerhaftes zu untermauern. Denn wenn keine einheimischen Piloten in einer Weltmeisterschaft dabei sind, verliert sich das Zuschauerinteresse auf die Dauer. Hier haben die Amerikaner aber unter der Leitung von Wayne Rainey eine Struktur geschaffen, die hoffen lässt, dass eines Tages wieder einer von ihnen in der Königsklasse um die US-Ehren kämpft. Dass bei diesem Jubiläum der North American Talent Cup mit 250er Aprilias seinen Start hatte, zeigt in eine Richtung, die die Amerikaner bereits jetzt wieder auf Augenhöhe mit den Europäern gebracht hat. ■

ieg nach Stürzen

gleich ein halbes Dutzend Piloten mit ins Verderben riss, war Arbolino an der Spitze, und er fuhr fehlerfrei ins Ziel. „Wir haben im Winter hart an einer Basisabstimmung gearbeitet, und diese haben wir seit Katar beibehalten", meinte Arbolino. „Damit waren wir hier schon seit Freitag konkurrenzfähig. Als die Fahrer vor mir gestürzt waren, habe ich nur noch auf meinen Vorsprung geachtet und ihn ins Ziel gebracht." Hinter ihm brachte Ai Agura seinen zweiten Podestplatz in Folge ins Ziel, Jake Dixon seinen ersten überhaupt.

Marcel Schrötter war nach dem ganzen Tumult vor ihm eine feste Größe in diesem Rennen. Nachdem Pole-Sitter Cameron Beaubier in der letzten Runde vor ihm gestürzt war, als der Intact-Pilot hinter ihm Druck gemacht hatte, kam er auf den vierten Platz. „Ich hatte mich schon am Sonntag in Argentinien besser auf dem Motorrad gefühlt, und wir konnten dieses Gefühl auch hierhin mitnehmen", erzählte der 29-Jährige. „Im Qualifying konnten wir noch nicht zeigen, wo wir stehen, aber im Rennen ging es dann richtig gut. Als mich Beaubier überholt hat, habe ich ihn mir angeschaut und festgestellt, dass ich da noch schneller fahren kann. Dann hat er es mir mit seinem Sturz erleichtert, noch einen Platz weiter nach vorn zu kommen."

Teamchef Jürgen Lingg schwebte auf Wolke sieben, denn auch Jeremy Alcoba fuhr ein fehlerfreies Rennen und kam als Sechster ins Ziel. „Dabei haben wir nichts anders gemacht als all die Wochenenden zuvor", freute sich Lingg. „Aber der Junge ist einfach unheimlich gelehrig." Alcoba freute sich mächtig. „Wie stark ich in der zweiten Rennhälfte sein würde, hätte ich zuvor nicht erwartet", so der 20-jährige Spanier. „Ich war dann eine Weile hinter Augusto Fernández und konnte mir von ihm eine Menge abschauen. Und dann ging es gleich noch weiter nach vorn." ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Marc Márquez kam nach der Pause beim Grand Prix von Argentinien nach Austin, und dem achtfachen Weltmeister war klar anzusehen, dass ihn dieser Highsider mehr zum Nachdenken gebracht hat als die Stürze zuvor. „Ganz ehrlich hat es mich an dem Wochenende von Argentinien überhaupt nicht motiviert, dort zu sein", hörte man ganz neue Töne von dem sonst so kompromisslosen Draufgänger. „Ich habe mich mit meinen Ärzten beraten und sie gefragt, ob es Sinn macht, eventuell ein ganzes Jahr auszusetzen. Die haben mir aber gesagt, dass es nichts mit der Zeit zu tun hat, ich einfach zweimal einen Schlag auf den Nerv bekommen habe und dies in einer Woche oder in fünf Jahren wieder vorkommen kann. Die Doppelbilder sind auch schnell verschwunden, ich habe bereits am Montag nach dem Argentinien-GP eine Honda CBR 600 probiert und festgestellt, dass ich wieder fahren kann." Weil er sein Training aber nicht fortführen konnte und der Sturz ihn viel Energie gekostet hat, teilte sich der achtfache Weltmeister seine Kraft über das Wochenende sehr gut ein und fuhr bei jedem Stint nur eine schnelle Runde.

MOTO2

Die US-Amerikaner standen vor ihrem Heim-Publikum schwer unter Druck. Cameron Beaubier schaffte dann auch die Pole-Position, die erste eines US-Piloten bei einem Heimrennen in der mittleren Klasse seit John Kocinski 1989. Doch im Rennen konnte er das Tempo der Spitze nicht mitgehen und stürzte.

MOTOGP

Der zweite Platz von Álex Rins im MotoGP-Rennen war passend zum Jubiläum in Austin auch der 500. Podestplatz von Suzuki durch alle Klassen seit ihrem Einstieg in die Motorrad-WM 1960.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

COTA (USA) – 10. April 2022 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,234 km über 18 Runden à 5,513 km. 29 Fahrer gestartet, 17 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 24 Grad, Asphalt 35 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Tony Arbolino (I)	Kalex	18	39.06,552 min	2.09,651 min	25
2.	Ai Ogura (J)	Kalex	18	+3,439 sec	2.09,582 min	20
3.	Jake Dixon (GB)	Kalex	18	+4,787 sec	2.09,634 min	16
4.	Marcel Schrötter (D)	Kalex	18	+14,529 sec	2.10,006 min	13
5.	Jorge Navarro (E)	Kalex	18	+16,347 sec	2.10,270 min	11
6.	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	18	+17,388 sec	2.10,616 min	10
7.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	18	+17,631 sec	2.10,544 min	9
8.	Joe Roberts (USA)	Kalex	18	+19,784 sec	2.10,517 min	8
9.	Augusto Fernández (E)	Kalex	18	+24,595 sec	2.10,648 min	7
10.	Barry Baltus (B)	Kalex	18	+30,291 sec	2.11,176 min	6
11.	Albert Arenas (E)	Kalex	18	+33,475 sec	2.11,005 min	5
12.	Marcos Ramírez (E)	MV Agusta	18	+34,785 sec	2.11,283 min	4
13.	Manuel Gonzalez (E)	Kalex	18	+34,988 sec	2.11,279 min	3
14.	Filip Salac (CZ)	Kalex	18	+37,786 sec	2.10,590 min	2
15.	Romano Fenati (I)	Boscoscuro	18	+38,408 sec	2.11,081 min	1
16.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Kalex	18	+1.19,999 min	2.12,386 min	-
17.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	18	+1.24,437 min	2.13,808 min	-
	Nicht gewertet:					
	Cameron Beaubier (USA)	Kalex	17	+1 Runde	2.10,001 min	-
	Niccolò Antonelli (I)	Kalex	12	+6 Runden	2.12,890 min	-
	Arón Canet (E)	Kalex	7	+11 Runden	2.09,312 min	-
	Celestino Vietti (I)	Kalex	4	+14 Runden	2.09,620 min	-
	Pedro Acosta (E)	Kalex	3	+15 Runden	2.09,751min	-
	Alessandro Zaccone (I)	Kalex	3	+15 Runden	2.12,901 min	-
	Simone Corsi (I)	MV Agusta	2	+16 Runden	2.11,690 min	-
	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	0	+18 Runden	-	-
	Sam Lowes (GB)	Kalex	0	+18 Runden	-	-
	Somkiat Chantra (T)	Kalex	0	+18 Runden	-	-
	Zonta van den Goorbergh (NL)	Kalex	0	+18 Runden	-	-
	Gabriel Rodrigo (RA)	Kalex	0	+18 Runden	-	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Vietti	70
2.	Ogura	56
3.	Arbolino	54
4.	Canet	49
5.	Chantra	45
6.	Lowes	35
7.	Dixon	32
8.	Fernández	31
9.	Roberts	24
10.	Schrötter	23
11.	Navarro	23

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	100
2.	Boscoscuro	11
3.	MV Agusta	5

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Idemitsu Honda Team Asia	101
2.	Elf Marc VDS Racing Team	89
3.	Flexbox HP40	72
7.	Liqui Moly IntactGP	37

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Beaubier	2.08,751 min
2.	Vietti	2.09,091 min
3.	Canet	2.09,283 min
4.	Arbolino	2.09,329 min
5.	Arenas	2.09,358 min
6.	Dixon	2.09,434 min
7.	Navarro	2.09,462 min
8.	Aldeguer	2.09,614 min
9.	Lowes	2.09,900 min
10.	Acosta	2.09,925 min
11.	Ogura	2.10,003 min
12.	Bendsneyder	2.10,020 min
13.	Schrötter	2.10,069 min
14.	Ramírez	2.10,127 min
15.	Alcoba	2.10,152 min
16.	Roberts	2.10,325 min
17.	Chantra	2.10,707 min
18.	Fernández	2.09,021 min
19.	Salac	2.10,209 min
20.	Baltus	2.10,471 min
21.	Fenati	2.10,599 min
22.	Van den Goorbergh	2.10,619 min
23.	Gonzalez	2.11,078 min
24.	Rodrigo	2.11,113 min
25.	Dalla Porta	2.11,288 min
26.	Zaccone	2.11,486 min
27.	Antonelli	2.13,291 min
28.	Kelly	2.13,562 min

Jaume Masiá siegt, Dennis Fog

Jaume Masiá ließ Teamchef Aki Ajo erstmals in diesem Jahr jubeln. Da Sergio García stürzte, hat Dennis Foggia an der Spitze der WM-Tabelle eine ordentliche Führung aufgebaut.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Wenn Dennis Foggia auch diesmal nicht gewinnen konnte – die Laune des 21-jährigen Leopard-Honda-Piloten wird von Rennen zu Rennen heiterer. Nach dem Americas-Grand-Prix hat er die WM-Führung übernommen und einen 16-Punkte-Vorsprung auf seinen härtesten Widersacher Sergio García. Der GasGas-Pilot, der zuletzt in Argentinien gewonnen hatte, arbeitete sich auch diesmal nach vorn, doch in der sechsten Runde stürzte er. Er versuchte zwar weiterzufahren, musste aber schließlich aufgeben.

Foggia behielt einen kühlen Kopf. Er hielt sich immer im Führungspulk auf, aus den heftigsten Gefechten aber heraus und versuchte sich für den Endspurt richtig zu platzieren. Doch der während des ganzen Rennens sehr starke Jaume Masiá zeigte auch in der letzten Runde, dass der Sieg nur über ihn geht, überholte auf der langen Geraden den ebenfalls starken Andrea Migno und wehrte alle weiteren Attacken ab. Migno machte noch einen Versuch in der vorletzten Kurve, wurde aber herausgetragen, und Foggia schlüpfte auf den zweiten Platz vor. „Ich musste es versuchen", meinte Migno hinterher. „Ich habe aber eine Linie fahren müssen, wo ich beim Bremsen eine Bodenwelle voll erwischt habe, und ich bin froh, dass ich nicht gestürzt bin. Aber nach den zwei Nullern in Indonesien und Argentinien ist dieser Podestplatz wieder eine Erlösung."

Jaume Masiá, der letztes Jahr den WM-Auftakt in Katar gewonnen hatte, seither aber ein ständiges Auf und Ab erlebt hat, war überglücklich: „Der Start dieser Saison war wirklich schwierig, es sind viele Dinge passiert, die nicht in unserer Hand lagen. Wir haben hier sehr sorgfältig gearbeitet, haben unterschiedliche fünfte und sechste Gänge probiert, und ich denke, das war in den letzten Runden der Schlüssel zu diesem Sieg. Wir sind jetzt auch sehr stark auf der Bremse, das habe ich letztes Jahr auch etwas vermisst. All das hat mich heute stark gemacht, und dafür kann ich mich bei meinem Team nur bedanken."

Wenn der Sieg Masiá auch viel Selbstvertrauen zurückgegeben hat und er um weitere Podestplätze kämpfen will – Dennis Foggia ist es, der die Europa-Saison in zwei Wochen in Portimão mit den besten Voraussetzungen angeht. „Es war heute unmöglich, gegen die KTM auf der Bremse zu bestehen", meinte der WM-Leader. „Aber der dritte Podestplatz hintereinander zeigt, dass wir auf dem richtigen Weg sind, und den werden wir in Portimão weitergehen." ■



Das war knapp: Jaume Masiá (#5) behielt in der letzten Runde die Oberhand und gewann

MOTOGP

Moto3

Ayumu Sasaki kämpft um den Sieg mit

John McPhee musste auch in Austin pausieren, dafür war der japanische Pilot von Peter Öttl vorn dabei.

Ayumu Sasaki konnte vom neunten Startplatz aus ins Rennen gehen, von wo aus er in einer sieben Fahrer starken Gruppe bis zum Schluss ums Podium kämpfte. Am Ende verfehlte er es um 0,1 Sekunden. „Ich bin nicht unzufrieden mit diesem vierten Rang, das Podium war so nah", knirschte der ehrgeizige Japaner. „Es hat lange gedauert, bis wir eine gute Abstimmung gefunden haben, und im Rennen war meine Husqvarna konkurrenzfähig. Nun freue ich mich auf Portimão, wo wir bei den Tests bereits sehr schnell waren."

Für den 18-jährigen Spanier David Salvador, der für das Amerika-Rennen John McPhee ersetzte, der weiterhin an seinen angebrochenen Halswirbeln laboriert, war es ein lehrreiches Wochenende. Salvador konnte bereits im Vorjahr in den beiden Rennen in Spielberg erste WM-Erfahrungen sammeln. Nun ging er vom 24. Startplatz in seinen dritten Grand Prix. Er verbesserte sich in den ersten Runden gleich um acht Plätze, büßte sie jedoch im Laufe des Rennens wieder ein und beendete das Rennen auf dem soliden 23. Platz. ■ IP



MAX RACING TEAM

Ayumu Sasaki (#71) im Clinch

Moto3

Xavier Artigas schnuppert Führungsluft

Auch die CFMoto des Prüstel-Teams war an der Spitze dabei und dank Xavier Artigas gar in Führung.

Da kam Freude in der Prüstel-Box auf: Xavier Artigas hatte einen guten Start und fand sich bald an der Spitze des Moto3-Feldes wieder. Er war auf der Bremse beeindruckend stark und eroberte sich den Spitzenplatz immer wieder zurück. Doch in der letzten Runde musste er im Pulk ein Ausweichmanöver fahren, um eine Kollision zu vermeiden und landete auf Platz 6, nur 1,5 Sekunden hinter Sieger Masiá. Carlos Tatay hatte nicht ganz so ein gutes Gefühl für seine CFMoto, wurde schließlich aber Achter.

Damit liegt PrüstelGP weiter auf dem dritten Platz in der Teamwertung. „Ich bin sehr zufrieden mit dem Rennen", freute sich Artigas. „Platz 6 ist nicht schlecht. Auf der Geraden habe ich etwas Zeit verloren, aber beim Bremsen war ich sehr stark. Ich bin bereit für Portimão, und wir werden sehen, was wir dort tun können."

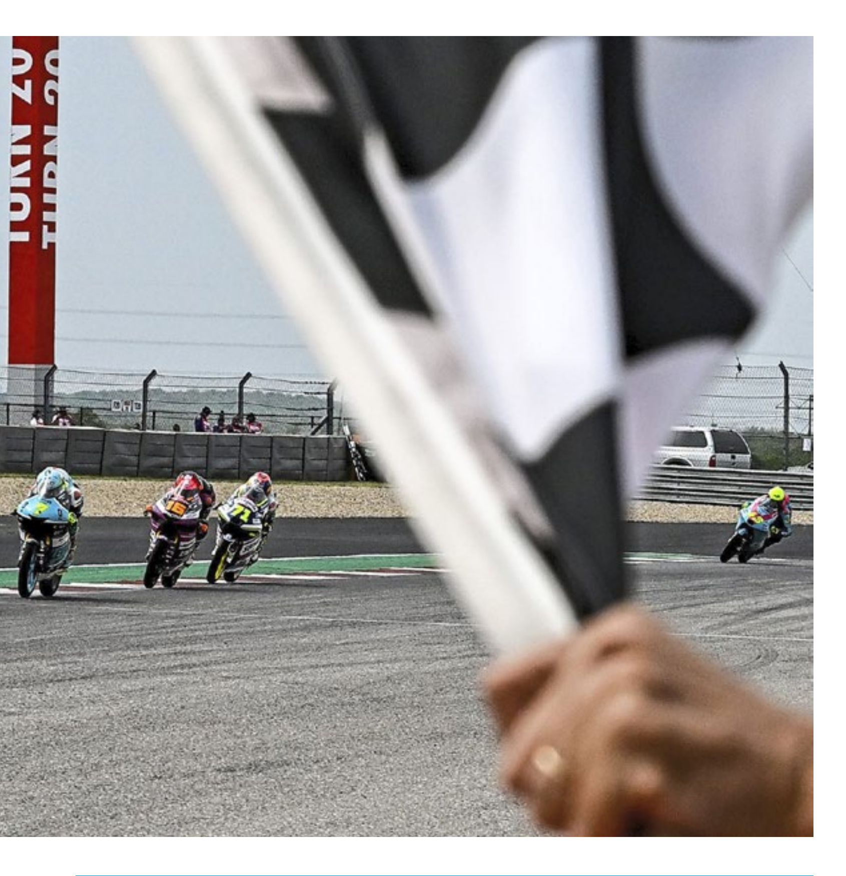
Carlos Tatay schaut ebenfalls nach vorn: „Wir hatten ein schwieriges Wochenende, und ich habe es nicht geschafft, ein optimales Gefühl aufzubauen. Jetzt freue ich mich aber schon auf die Strecken in Europa." ■ IP



LEKL

Xavier Artigas (#43) in Führung

gia setzt sich ab



MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

COTA (USA) – 10. April 2022 4. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 93,721 km über 17 Runden à 5,513 km. 29 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 40 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Jaume Masiá (E)	KTM	17	38.58,286 min	2.16,179 min	25
2.	Dennis Foggia (I)	Honda	17	+0,172 sec	2.16,783 min	20
3.	Andrea Migno (I)	Honda	17	+0,394 sec	2.16,809 min	16
4.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	17	+0,490 sec	2.16,608 min	13
5.	Deniz Öncü (TR)	KTM	17	+1,113 sec	2.17,058 min	11
6.	Xavier Artigas (E)	CFMoto	17	+1,576 sec	2.16,739 min	10
7.	Izan Guevara (E)	GasGas	17	+2,887 sec	2.16,672 min	9
8.	Carlos Tatay (E)	CFMoto	17	+8,208 sec	2.17,235 min	8
9.	Riccardo Rossi (I)	Honda	17	+8,370 sec	2.16,863 min	7
10.	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	17	+8,478 sec	2.16,859 min	6
11.	Ivan Ortolá (E)	KTM	17	+10,084 sec	2.16,889 min	5
12.	Scott Ogden (GB)	Honda	17	+10,272 sec	2.17,394 min	4
13.	Stefano Nepa (I)	KTM	17	+10,424 sec	2.17,034 min	3
14.	Adrian Fernández (E)	KTM	17	+17,967 sec	2.17,501 min	2
15.	Lorenzo Fellon (F)	Honda	17	+18,088 sec	2.17,433 min	1
16.	Taiyo Furusato (J)	Honda	17	+20,563 sec	2.17,739 min	-
17.	Ryusei Yamanaka (J)	KTM	17	+21,433 sec	2.18,082 min	-
18.	Joel Kelso (AUS)	KTM	17	+21,959 sec	2.17,597 min	-
19.	Elia Bartolini (RSM)	KTM	17	+29,099 sec	2.17,506 min	-
20.	Gerard Riu Male (E)	KTM	17	+34,336 sec	2.18,944 min	-
21.	Mario Aji (RI)	Honda	17	+34,295 sec	2.18,908 min	-
22.	David Salvador (E)	Husqvarna	17	+39,396 sec	2.18,546 min	-
23.	Ana Carrasco (E)	KTM	17	+1.00,909 min	2.20,437 min	-
	Nicht gewertet:					
	Daniel Holgado (E)	KTM	16	+1 Runde	2.17,127 min	-
	Kaito Toba (J)	KTM	16	+1 Runde	2.17,614 min	-
	Diogo Moreira (BR)	KTM	15	+2 Runden	2.16,744 min	-
	Matteo Bertelle (I)	KTM	15	+2 Runden	2.17,630 min	-

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Foggia	74
2.	Garcia	58
3.	Migno	41
4.	Guevera	37
5.	Öncü	37
6.	Masiá	34
7.	Tatay	32
8.	Sasaki	29
9.	Toba	27
10.	Artigas	26
11.	Rossi	24

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Honda	90
2.	GasGas	74
3.	KTM	62
4.	Husqvarna	40
5.	CFMoto	40

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Leopard Racing	97
2.	GasGas Aspar Team	95
3.	CFMoto PrüstelGP	58
4.	Red Bull KTM Ajo	50
5.	Red Bull KTM Tech3	44
6.	Rivacold Snipers Team	41
7.	Sterilgarda Max Racing Team	40
8.	MT Helmets - MSI	36
9.	CIP Green Power	34
10.	SIC58 Squadra Corse	25

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Migno	2.15,814 min
2.	Foggia	2.15,881 min
3.	Artigas	2.16,066 min
4.	Öncü	2.16,330 min
5.	Masiá	2.16,409 min
6.	Moreira	2.16,416 min
7.	Holgado	2.16,551 min
8.	Toba	2.16,582 min
9.	Sasaki	2.16,604 min
10.	Guevara	2.16,609 min
11.	Nepa	2.16,727 min
12.	Ogden	2.16,856 min
13.	Tatay	2.16,946 min
14.	García	2.17,114 min
15.	Suzuki	2.17,515 min
16.	Rossi	2.17,651 min
17.	Kelso	2.17,771 min
18.	Fernández	2.17,659 min
19.	Bertelle	2.17,672 min
20.	Yamanaka	2.17,877 min
21.	Ortolá	2.18,005 min
22.	Riu Male	2.18,345 min
23.	Salvador	2.18,407 min
24.	Furusato	2.18,481 min
25.	Carrasco	2.19,699 min
26.	Whatley	2.19,935 min
27.	Fellon	2.17,169 min
28.	Aji	2.18,628 min
29.	Bartolini	2.16,907 min

NACHRICHTEN

MOTOAMERICA

Danilo Petrucci sorgte in Austin für mehr Aufsehen als alle seine MotoGP-Kollegen. Der Ex-MotoGP- und Dakar-Etappen-Sieger wird dieses Jahr auf einer Ducati in der US-Superbike-Meisterschaft fahren, und die Teamvorstellung der Warhorse-Ducati wurde von vielen MotoGP-Kollegen, darunter die aktuellen beiden Ducati-Werksfahrer Francesco Bagnaia und Jack Miller, und vielen MotoGP-Journalisten mitverfolgt. Genauso war Ducati-Corse-Direktor Gigi Dall'Igna dabei, der ein intensives Gespräch mit dem legendären Eraldo Ferracci führte, der einst Doug Polen zum WM-Titel führte und auch jetzt das Superbike für die US-Meisterschaft aufgebaut hat. Petrucci warnte vor zu hohen Erwartungen: „Ich habe nur zwei Tests in Europa gefahren, bei dem zweiten in Misano war es sehr kalt. Das Panigale-Superbike wurde ursprünglich für Pirelli-Reifen entwickelt. In den USA fahren wir die Dunlop-Einheitsreifen, die eine viel härtere Karkasse haben, damit verhält sich das Motorrad etwas merkwürdig", so der Ex-MotoGP-Pilot. Petrucci konnte im Qualifying trotz starkem Chattering die zweitschnellste Zeit hinter dem amtierenden Superbike-Champ Jake Gagne herausfahren. Dann gewann er beide Rennen und führt die US-Meisterschaft mit 50 Punkten vor Matthew Scholz (Yamaha, 40 Punkte) und Cameron Petersen (Yamaha, 29 Punkte) an.

NATC

In Austin machte sich auch der North America Talent Cup auf den Weg. Gefahren wird mit Aprilia RS 250 SP mit 250er Einzylinder-Viertakt-Motor von Ohvale, der sich schon im italienischen Cup bewährt hat. Beide Rennen gewann der US-Minibike-Champ Jesse Shedden aus Kalifornien klar.

Die vier Musketiere: Álvaro Bautista (#19), Jonathan Rea (#65), Toprak Razgatlioglu (#1) und Rinaldi (#21)

DUCATI

Furioser Auftakt

Das verspricht eine spannende Superbike-WM-Saison. Weltmeister Toprak Razgatlioglu, Jonathan Rea und Álvaro Bautista liegen auf Augenhöhe, auch wenn Bautista daheim mit zwei Siegen die WM-Führung übernahm.

Von: **Imre Paulovits**

Der hautnahe Zweikampf zwischen Toprak Razgatlioglu und Jonathan Rea, der uns im letzten Jahr so viel Freude bereitet hat, geht weiter. Und die Ducati, die sich mit Scott Redding öfter einmischen konnte, wird nun von Álvaro Bautista gefahren, der kleine Spanier ist auf ihr noch stärker. Gleich als das erste Rennen gestartet wurde, rauften sich diese drei um jeden Meter. Dabei läuft die Panigale V4 R mit Bautista wieder unheimlich schnell, und offensichtlich belastet sie bei seinem Gewicht die Pirelli-Reifen weniger.

Doch auch Kawasaki hat aufgerüstet. Showa hat eine neue Gabel gebracht, und Jonathan Rea hat mit den Technikern über den Winter unaufhörlich daran gearbeitet, mehr Vertrauen in die Front zu bekommen, um gegen Spätbremser Toprak Razgatlioglu gewappnet zu sein. Mit dieser Waffe setzte er sich auch gegen Bautista zu Wehr. So oft ihn der Ducati-Heimkehrer im ersten Rennen auf der langen Geraden auch überholte, Rea fand immer einen Weg an ihm vorbei. Auch in der letzten Runde zog Bautista wieder an die Spitze, doch in der Zielkurve konnte sich Rea innen reindrücken und um Haaresbreite gewinnen.

Vorteil Bautista

Doch am Sonntag drehte Bautista den Spieß um. Während Rea im Superpole-Race mit Razgatlioglu und Rinaldi beschäftigt war, konnte er vorne eine Lücke aufmachen und zog auf Nimmerwiedersehen davon. Rea kämpfte zwar, kam aber nicht an ihn heran. Rinaldi dachte schon, den dritten Platz sicher zu haben, doch dann drückte sich Razgatlioglu in seiner unnachahmlichen Art in der Zielkurve in eine Lücke rein, die eigentlich nicht existierte. Bautista konnte auch im zweiten Rennen entfliehen, und es sah diesmal so aus, als könne Rinaldi gar mit ihm mitgehen. Doch dann überstrapazierte er seine Reifen und es blieb ihn wieder nur der vierte Platz. Bautista war überglücklich: „Es war schön, vor meinem Heimpublikum zwei Siege einzufahren. Ich komme mit der Ducati noch besser klar als vor drei Jahren, die Saison wird stark.“

In Assen könnte aber bereits die Revanche kommen. Rea ist auf der holländischen Strecke traditionell sehr stark. So, wie er die Kawasaki nun wieder zu seinem Motorrad gemacht hat, ist klar zu sehen, dass er nicht einfach seinen Vertrag abfeiern will, sondern alles dafür tut, seinen Titel zurückzuerobern. Und Razgatlioglu bleibt locker: Aragón war immer eine schwere Strecke für Yamaha, und so gut wie an diesem Wochenende war er dort noch nie. ■



DUCATI

Álvaro Bautista: Daheim ist Siegen am schönsten



KAWASAKI

Jonathan Rea: Immerhin ein Sieg auf der Heimstrecke von Bautista

Supersport-WM

Aegerter legt gut los

Ein Sieg, ein zweiter Platz und die WM-Führung: Für Weltmeister Dominique Aegerter hat die Saison gut angefangen.

Von: **Imre Paulovits**

Alle Augen blickten gespannt auf die neue Formel der Supersport-WM. Und es kam, wie man es erwartet hatte. Auch wenn die Ducati, MV Agusta und Triumph mit mehr Hubraum identisch beschleunigen und gleich schnell sind wie die als Referenz herhaltende Yamaha R6, haben die Topteams mit dieser noch mehr Erfahrung und noch einen Vorteil. Das Gleiche gilt auch für die Kawasaki ZX-6R des Puccetti-Teams.

So waren es im ersten Rennen Weltmeister Dominique Aegerter, der aus der Moto2 in die Supersport-WM umgestiegene Lorenzo Baldassarri auf der Ewan-Bros-Yamaha und der ungestüme Can Öncü, die um die Führung stritten. Öncü fiel zum Schluss etwas zurück, und wenn Baldassarri auf der Geraden auch immer einen Vorteil gegenüber Aegerter hatte, konnte dieser mit mehr Schwung in die Zielkurve einbiegen. Doch dann rutschte Baldassarri vor ihm das Vorderrad weg, bei dem sehenswerten Save kreuzte er genau die Linie von Aegerter und berührte ihn. Zum Glück blieben beide im Sattel, doch Baldassarri hatte die bessere Position und querte die Ziellinie als Erster. Im zweiten Rennen konnte sich Aegerter besser positionieren und gewann.

Mit einem zehnten Platz konnte sich IDM-Meister Patrick Hobelsberger im ersten Rennen gleich gut in Szene setzen. Im zweiten holte er als 13. wieder WM-Punkte. ■



TEN KATE RACING

Zwei erbarmungslos harte Rennen: Aegerter (#77) und Baldassarri (#7)

Superbike-WM

Zäher Start für BMW

Michael van der Mark verletzt, Scott Redding mit Problemen – die Superbike-WM ging für BMW nicht nach Wunsch los.

Von: **Imre Paulovits**

So hat sich der BMW-Motorrad-Motorsport-Direktor den WM-Auftakt der Superbike-WM 2022 sicherlich nicht vorgestellt. Nach dem Beinbruch fehlte Michael van der Mark bei den Tests, und so konnte er seinem ebenfalls großgewachsenen Teamkollegen Scott Redding nicht in der Lernphase helfen. Zu allem Überfluss verrannte sich Redding auch am Wochenende und verließ Aragón mit null Punkten. „Dieses Wochenende ist nicht so gelaufen, wie ich es erwartet hatte", musste Redding zugeben. „Im letzten Rennen hatte ich keinen Grip, die Bremsen haben nicht so gut funktioniert, und der Motor hat überhitzt. Wir müssen arbeiten, verstehen und uns stärker zurückmelden."

Dafür sorgte Reservefahrer Ilya Mikhalchik für die Überraschung. Er war zunächst der Schnellste der vier BMW-Piloten und fuhr im ersten Rennen einen achten Platz heraus. Doch im Superpole-Rennen stürzte er und konnte so schließlich im zweiten Rennen nur 15. werden. Doch dort hatte sich Bonovo-Pilot Loris Baz bereits sortiert und fuhr als 7. noch ein tröstliches Ergebnis für die Bayern ein. ■



BMW

Die Idylle mit vier Fahrern täuscht: BMW hatte in Aragón Probleme

NACHRICHTEN

MOTORRAD-WM

Rolf Uhlig ist am vergangenen Mittwoch nach langer Krankheit im Alter von 83 Jahren gestorben. Mit ihm muss sich der deutsche Motorradsport von einem außergewöhnlichen Fürsprecher verabschieden. Der ehemalige Sport-Vorstand des ADAC Sachsen brachte den Glanz auf den Sachsenring zurück. Er war der Initiator, dass nach 1998 der große Preis von Deutschland für Motorräder auf die legendäre Strecke zurückkehrte. Als die Zuschauerzahl 2003 die magische Grenze von 200 000 überschritt, glänzten seine Augen. Der Chemnitzer lebte den Rennsport mit Herz und Seele. Er kannte jeden und nahm sich dafür auch die nötige Zeit. Der Nachwuchs spielte dabei eine zentrale Rolle. Unter Uhligs Regie schafften es sächsische Fahrer wie Steve Jenkner, Jarno Müller, Georg Fröhlich oder Dirk Heidolf in den Grand-Prix-Zirkus. Auch als rüstiger Rentner blieb Uhlig fester Bestandteil in den Fahrerlagern der Welt. Jetzt ist er nur wenige Monate nach seiner Frau Helga gestorben, mit der er über 60 Jahre verheiratet war.

SUPERSPORT-300-WM

Das kann ja noch heiter werden: Das Freudenberg-Team fährt mit Lennox Lehmann die Supersport-300-Weltmeisterschaft, und der 16-jährige IDM-Meister fuhr beim WM-Auftakt in Aragón gleich zweimal aufs Podest – und das vom 25. Startplatz aus. Lehmann liegt damit auch in der WM-Tabelle auf dem dritten Platz hinter Álvaro Diaz und Marc Garcia, die die beiden Rennsiege untereinander geteilt haben.

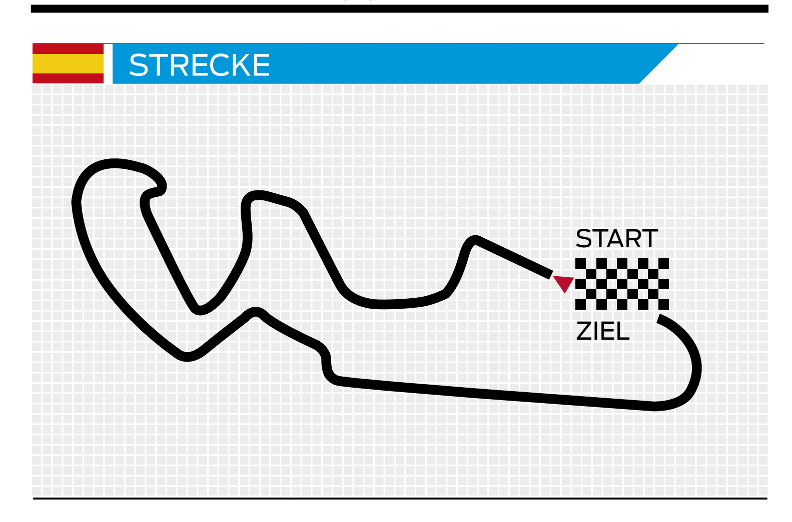
MOTORRAD-WM

Am 16. März ist Jörg Möller, der mit seinen Konstruktionen Fahrern wie Jan de Vries und Ángel Nieto den Weg zum Weltmeistertitel ebnete, gestorben. Ein Nachruf folgt in einer der nächsten Ausgaben.

SUPERBIKE-WM-RESULTATE

MOTORLAND ARAGÓN (E) 5,077 KM

STRECKE



SUPERPOLE

1.	Razgatlioglu	1.48,267
2.	Bautista	1.48,273
3.	Rea	1.48,476
4.	Rinaldi	1.48,755
5.	Lowes	1.48,986
6.	Locatelli	1.48,998
7.	Lecuona	1.49,329
8.	Mikhalchik	1.49,447
9.	Bassani	1.49,454
10.	Baz	1.49,469
11.	Gerloff	1.49,541
12.	Öttl	1.49,636
13.	Vierge	1.49,655
14.	Laverty	1.49,659
15.	Tamburini	1.49,729
16.	Redding	1.49,758
17.	Mahias	1.50,081
18.	Bernardi	1.50,114
19.	Nozane	1.51,098
20.	Ruiu	1.51,255

WM-STAND FAHRER

1.	Bautista	57 Punkte
2.	Rea	54
3.	Razgatlioglu	39
4.	Rinaldi	32
5.	Lecuona	18
6.	Vierge	18
7.	Locatelli	16
8.	Lowes	15
9.	Baz	14
15.	Öttl	6

WM-STAND HERSTELLER

1.	Ducati	57 Punkte
2.	Kawasaki	54
3.	Yamaha	39
4.	Honda	20
5.	BMW	17

ERGEBNIS 1. RENNEN

Aragón (E) – 9. April 2022, 1. WM-Lauf; 91,386 km über 18 Rdn. à 5,077 km; 25 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 16 Grad, Asphalt 28 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	33.13,308 min	1.50,076	25
2.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	18	+0,090 s	1.50,056	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	18	+5,416 s	1.50,025	16
4.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	18	+10,272 s	1.50,236	13
5.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	18	+15,767 s	1.50,285	11
6.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	18	+18,760 s	1.50,559	10
7.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	18	+21,521 s	1.50,657	9
8.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW S 1000 RR	18	+21,605 s	1.50,854	8
9.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	18	+21,946 s	1.50,932	7
10.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	18	+25,346 s	1.50,583	6
11.	Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	18	+25,927 s	1.50,896	5
12.	Luca Bernardi (I)	Ducati Panigale V4 R	18	+28,460 s	1.51,378	4
13.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	18	+28,728 s	1.51,071	3
14.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	18	+29,117 s	1.51,554	2
15.	Scott Redding (GB)	BMW S 1000 RR	18	+29,637 s	1.51,534	1

ERGEBNIS 2. RENNEN

Aragón (E) – 10. April 2022, 3. WM-Lauf; 91,386 km über 18 Rdn. à 5,077 km; 25 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 20 Grad, Asphalt 36 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rde.	Pkte.
1.	Álvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	18	33.17,081	1.50,399	25
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+4,393 s	1.50,626	20
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	18	+6,223 s	1.50,654	16
4.	Michael Ruben Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	18	+8,817 s	1.50,383	13
5.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	18	+12,247 s	1.50,334	11
6.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	18	+15,775 s	1.50,830	10
7.	Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	18	+23,925 s	1.51,366	9
8.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	18	+24,790 s	1.51,248	8
9.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	18	+25,406 s	1.51,282	7
10.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	18	+26,276 s	1.51,378	6
11.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	18	+27,641 s	1.51,573	5
12.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	18	+28,867 s	1.51,569	4
13.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	18	+29,325 s	1.51,537	3
14.	Roberto Tamburini (I)	Yamaha YZF-R1	18	+29,555 s	1.51,596	2
15.	Ilya Mikhalchik (UA)	BMW S 1000 RR	18	+31,843 s	1.51,925	1

SUPERBIKE SUPERPOLE RACE

Aragón (E) – 10. April 2022, 2. WM-Lauf; 50,770 km über 18 Rdn. à 5,077 km; 25 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 13 Grad, Asphalt 22 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Alvaro Bautista (E)	Ducati Panigale V4 R	18.19,201 min
2.	Jonathan Rea (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+5,141 s
3.	Toprak Razgatlioglu (TR)	Yamaha YZF-R1	+6,008 s
4.	Michael R. Rinaldi (I)	Ducati Panigale V4 R	+6,067 s
5.	Andrea Locatelli (I)	Yamaha YZF-R1	+7,532 s
6.	Alex Lowes (GB)	Kawasaki ZX-10RR	+7,623 s
7.	Axel Bassani (I)	Ducati Panigale V4 R	+8,801 s
8.	Iker Lecuona (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+10,127 s
9.	Xavi Vierge (E)	Honda CBR 1000 RR-R	+11,414 s
10.	Garrett Gerloff (USA)	Yamaha YZF-R1	+11,476 s
11.	Eugene Laverty (IRL)	BMW S 1000 RR	+13,795 s
12.	Scott Redding (GB)	BMW S 1000 RR	+15,408 s
13.	Loris Baz (F)	BMW S 1000 RR	+15,564 s
14.	Lucas Mahias (F)	Kawasaki ZX-10RR	+18,529 s
16.	Philipp Öttl (D)	Ducati Panigale V4 R	+22,818 s

SUPERSPORT-WM

Aragón (E) – 9. April 2022, 1. WM-Lauf; 76,155 km über 15 Rdn. à 5,077 km; 29 Fahrer gestartet, 27 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 17 Grad, Asphalt 30 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R6	28.38,988 min
2.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	+0,239 s
3.	Can Öncü (TR)	Kawasaki ZX-6R	+1,165 s
4.	Glenn Van Straalen (NL)	Yamaha YZF-R6	+6,875 s
5.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+9,092 s
6.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 675	+10,194 s
7.	Stefano Manzi (I)	Triumph Str. Tr. RS	+15,494 s
10.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+23,513 s
17.	Marcel Brenner (CH)	Yamaha YZF R6	+26,389 s
22.	Maximilian Kofler (A)	Ducati Panigale V2	+42,966 s

WM-STAND FAHRER

1.	Aegerter	45 Punkte
2.	Baldassarri	45
3.	Bulega	27
4.	Van Straalen	26
5.	Tuuli	21
6.	Manzi	17
13.	Hobelsberger	9

SUPERSPORT-WM

Aragón (E) – 10. April 2022, 2. WM-Lauf; 76,155 km über 15 Rdn. à 5,077 km; 29 Fahrer gestartet, 23 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 17 Grad, Asphalt 30 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Dominique Aegerter (CH)	Yamaha YZF R6	28.36,096 min
2.	Lorenzo Baldassarri (I)	Yamaha YZF-R6	+0,030 s
3.	Nicolo Bulega (I)	Ducati Panigale V2	+7,587 s
4.	Glenn Van Straalen (NL)	Yamaha YZF-R6	+8,012 s
5.	Niki Tuuli (FIN)	MV Agusta F3 675	+11,276 s
6.	Jules Cluzel (F)	Yamaha YZF-R6	+13,050 s
7.	Yare Montella (I)	Kawasaki ZX-6R	+15,732 s
8.	Stefano Manzi (I)	Triumph Str. Tr. RS	+16,573 s
9.	Raffaele de Rosa (I)	Ducati Panigale V2	+20,078 s
13.	Patrick Hobelsberger (D)	Yamaha YZF R6	+23,160 s

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	50 Punkte
2.	Ducati	27
3.	Kawasaki	25
4.	MV Agusta	21
5.	Triumph	17

SUPERSPORT-300-WM

Aragón (E) – 9. April 2022, 1. WM-Lauf; 60,924 km über 12 Rdn. à 5,077 km; 31 Fahrer gestartet, 24 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 15 Grad, Asphalt 26 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Marc Garcia (E)	Yamaha YZF-R3	25.26,485 min
2.	Álvaro Diaz (E)	Yamaha YZF-R3	+4,479 s
3.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+9,236 s
4.	Victor Steeman (NL)	Kawasaki Ninja 400	+9,281 s
5.	Yuta Okaya (J)	Kawasaki Ninja 400	+9,388 s
6.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki Ninja 400	+9,862 s
7.	Matteo Vannucci (I)	Yamaha YZF-R3	+10,450 s
8.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+10,518 s
9.	Marco Gaggi (I)	Yamaha YZF-R3	+10,522 s
17.	Dirk Geiger (D)	Kawasaki Ninja 400	+15,480 s

SUPERSPORT-300-WM

Aragón (E) – 10. April 2022, 2. WM-Lauf; 60,924 km über 12 Rdn. à 5,077 km; 30 Fahrer gestartet, 22 gewertet; Wetter/Piste trocken, Luft 21 Grad, Asphalt 37 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückstd.
1.	Álvaro Diaz (E)	Yamaha YZF-R3	25.37,108 min
2.	Marc Garcia (E)	Yamaha YZF-R3	+3,591 s
3.	Lennox Lehmann (D)	KTM RC 390 R	+3,632 s
4.	Bruno Ieraci (I)	Kawasaki Ninja 400	+3,667 s
5.	Inigo Iglesias (E)	Kawasaki Ninja 400	+3,915 s
6.	Mirko Gennai (I)	Yamaha YZF-R3	+3,971 s
7.	Samuel Di Sora (F)	Kawasaki Ninja 400	+4,133 s
8.	Ton Kawakami (BR)	Yamaha YZF-R3	+4,149 s
9.	Kevin Sabatucci (I)	Kawasaki Ninja 400	+4,394 s
13.	Dirk Geiger (D)	Kawasaki Ninja 400	+4,700 s

WM-STAND FAHRER

1.	Diaz	45 Punkte
2.	Garcia	45
3.	Lehmann	32
4.	Iglesias	21
5.	Ieraci	19
6.	Gennai	18
17.	Geiger	3

WM-STAND HERSTELLER

1.	Yamaha	50 Punkte
2.	KTM	32
3.	Kawasaki	26

NACHRICHTEN

ENDURANCE-WM

Wenn am nächsten Wochenende die Endurance-WM mit den 24 Stunden von Le Mans losgeht, dürften viele Augen auf das deutsche ERC-Endurance-Ducati-Team schauen. Lorenzo Zanetti hatte einen Sturz in der Italienischen Meisterschaft in Misano, statt seiner wurde der dreifache Superbike-Vizeweltmeister Chaz Davies verpflichtet. Der 35-Jährige hat seinen Helm zwar offiziell an den Nagel gehängt und arbeitet als Riding-Coach für das Superbike-WM-Werksteam, aber für diesen Einsatz konnte ihn Teamchef Uwe Reinhardt ohne Widerstand neben David Checa, Xavi Forés und Marc Moser verpflichten.

Superbike-WM

Guter Einstand für Philipp Öttl

Auch wenn Philipp Öttl am Rennwochenende feststellen musste, dass in der Superbike-WM mit harten Bandagen gekämpft wird, fuhr er doch zweimal in die Punkte.

Von: **Imre Paulovits**

Philipp Öttl hat im Winter bei den Tests mit seinen Rundenzeiten so einige Male aufhorchen lassen, trotzdem begann für den 25-Jährigen in Aragón der Ernst des Lebens. Doch auch die beiden Trainings am Freitag schloss Go-Eleven-Pilot gleich als Elfter ab. Im dritten Freien Training fuhr Öttl dann sensationell die viertbeste Zeit, was in der kombinierten Zeitenliste mit nur 0,6 Sekunden Rückstand für den sechsten Platz reichte. In der Superpole schaffte Öttl den zwölften Platz und blieb dran.

Doch dann musste er beim für ihn noch nicht gewohnten Start die volle Entschlossenheit und Härte der Superbike-WM-Piloten kennenlernen und fiel bis auf den 18. Platz zurück. Doch seine genauso entschlossene Aufholjagd brachte ihn sechs Runden vor Schluss in die Top 10 zurück. Beim Kampf um Platz 9 unterlief ihm ein Fehler und er fiel wieder auf den 13. Rang zurück, doch er holte gleich in seinem ersten Superbike-WM-Rennen Punkte. Das Superpole-Rennen verlief ähnlich. Nach dem Start nur 19., überholte Öttl bis Rennmitte bereits fünf Konkurrenten. Doch dann verbremste er sich vor Turn 1 und verlor vier Sekunden, ein 16. Platz konnte sich danach sehen lassen.

Im zweiten Rennen gelang Philipp der Start schon besser, immerhin konnte der SBK-Rookie die erste Runde als 15. beenden. Die große Gruppe vor ihm reichte bis Platz 7. Schließlich wurde er wieder 13. und holte weitere drei WM-Zähler. „Mit den freien Trainings und dem sechsten Rang war ich superzufrieden“, blickt Öttl auf sein erstes Superbike-WM-Wochenende zurück. „Nur 0,6 Sekunden Rückstand, das habe ich nicht erwartet. Beim Qualifying konnte ich mich nochmals um eine halbe Sekunde steigern, dennoch habe ich mit Rang 12 mein Ziel nicht ganz erreicht. Der Start zum ersten Rennen war nicht schlecht, jedoch verlor ich in den ersten zwei Kurven zu viele Plätze. Die Aufholjagd war dann wieder sehr gut. Leider verlor ich durch einen Fehler meinen Top-10-Platz. Auch beim Superpole-Rennen und dem zweiten Lauf am Sonntag hatte ich keine guten Starts. Danach musste ich sehr kämpfen, um Plätze gutzumachen. Das strapazierte die Reifen sehr. Wir sind nicht weit weg, und es war erst das erste Rennen. Bis Assen werden wir alle Daten analysieren und versuchen, den nächsten Schritt nach vorne zu machen.“ ■



TEAM GO ELEVEN

Philipp Öttl und die Go-Eleven-Ducati: Auf Augenhöhe mit den Top 10


TEAM GO ELEVEN

Hier wird nichts geschenkt: Öttl (#5) während der Aufholjagd vor Laverty (#50)

Gajsers „Heimsieg“



Kein besserer Platz: GP- und Doppelsieger Tim Gajser fühlte sich wie in Slowenien

SHOTBYBAVO

Mit seinem ersten Doppelsieg der Saison beim fünften Lauf zur Motocross-WM im italienischen Pietramurata blieb der slowenische Honda-Pilot Tim Gajser klar auf Titelkurs. Das Podium komplettierten seine Verfolger Maxime Renaux (Yamaha) und GasGas-Pilot Jorge Prado. In der MX2-Klasse setzte sich Tom Vialle ebenfalls mit Idealpunktzahl durch und entriss damit dem glücklosen Jago Geerts die WM-Führung.

Von: **Frank Quatember**

Das Grinsen von Tim Gajser auf dem Tagespodium in Pietramurata hätte nicht breiter sein können. Immerhin beeindruckte der 25-jährige Factory-Pilot die Konkurrenz mit zwei deutlichen Laufsiegen und wurde dafür ekstatisch von den Tausenden slowenischen Fans rund um den „Gajser-Hill“ gefeiert. Am Start kam Gajser ganz innen in beiden Läufen optimal vom Gatter weg und war nach der krassen 180-Grad-Startkurve unter den Top 3. Die erste Aufgabe bestand darin, den Führenden Glenn Coldenhoff (Yamaha) abzulösen, und das machte Gajser weltmeisterlich. Er setzte den Niederländer rundenlang unter Druck, um so den Fehler zu erzwingen, und in Runde 11 war es so weit. Der Berg der Slowenen stand beim Passiermanöver in Pyro-Flammen, und Gajser fuhr den Sieg locker nach Hause.

Noch deutlicher setzte sich der viermalige Weltmeister im zweiten Umlauf durch, als sich Startsieger Prado verschaltete und Gajser so den Sieg überließ. „Es war zwei Jahre still hier in Arco, das ist nun vorbei“ bejubelte der HRC-Honda-Star das Comeback der Fans nach der Corona-Pause. „Ich kann mir keinen besseren Platz für meinen Triumph vorstellen als vor dieser Kulisse!“

Renaux: Zurück in der Spur

Die ärgsten Widersacher von Gajser, Maxime Renaux und Jorge Prado, zeigten starke Leistungen. Vor allem der Franzose kämpfte sich nach dem enttäuschenden Auftritt in Portugal wieder in die Erfolgsspur zurück, während sich der Spanier Prado nach Holeshot Nr. 5 in Lauf 2 verschaltete und wichtige Punkte auf Gajser verlor.

Yamaha-Boss Louis Vosters hatte auch an seinen beiden Schützlingen Jeremy Seewer und Glenn Coldenhoff große Freude. Der Holländer gewann den Start in Lauf 1 und musste nur Gajser passieren lassen. Ein mögliches Podium verhinderte Start- und Sturzpech in Lauf 2. Seewer kam zweimal top platziert aus der Startkurve und schockte die Fans mit einem unglaublichen 35-Meter-Sprung zu Rennbeginn, den der Schweizer als Einziger riskierte. Das mögliche Podium ging verloren, als ihn Teamkollege Maxime Renaux kurz vor Ultimo passierte. Pech hatte der Niederländer Calvin Vlaanderen (Yamaha), der nach tollem Lauf 1 und Rang 6 im zweiten Finale spektakulär stürzte. Ähnlich erging es dem Italiener Alberto Forato (GasGas), der in Lauf 2 sensationell auf Kurs in den Top 5

ARCHER

Die entscheidende Radlänge: Dritter Sieg für KTMs Tom Vialle (#28)

„Ich kann mir keinen besseren Platz für meinen Triumph vorstellen als hier, vor dieser Kulisse.“

Doppelsieger Tim Gajser

war, bevor er in Runde 12 eine heftige Bodenprobe nahm. Auch Husqvarna-Star Pauls Jonass erlebte in Pietramurata einen Alptraum-Renntag mit Stürzen.

Mit Rang 12 im Tagesklassement gelang dem Thüringer Tom Koch auf Kosak-KTM sein bisher bestes Ergebnis. Honda-Pilot Henry Jacobi erwischte leider keinen guten Renntag und verblieb mit Tagesrang 18 im Mittelmaß.

MX2: Wachablösung

Der Renntag im Schatten der majestätischen Dolomiten brachte eine Wachablösung. KTM-Werksfahrer Tom Vialle zeigte wie Tim Gajser in der MXGP eine fehlerlose Leistung und fuhr seinen ersten Tagessieg mit Idealpunktzahl in diesem Jahr ein. Der kleine Franzose scheint auf dem besten Weg zurück zur WM-Form seiner Titeljahre zu sein, gewann beide Starts und setzte sich trotz teils heftiger Attacken gegen die Nachwuchs-Stars Mikkel Haarup (Kawasaki) und Kay de Wolf (Husqvarna) durch. „Kay hat mich ganz ordentlich bedrängt, aber ich konnte gegenhalten. Von Woche zu Woche läuft es besser bei mir“, freute sich der einzige Werksfahrer der Mattighofener.

Am Ende des Tages übernahm Vialle das ersehnte Red Plate vom Unglücksraben Jago Geerts. Der belgische Yamaha-Pilot war trotz schlechtem Start schnell und aggressiv in Lauf 1 auf Platz 3. Im zweiten Finale ging alles schief: Geerts stürzte zunächst leicht und zerstörte sich kurze Zeit später bei einem weiteren Abflug die Vorderradbremse. Damit war die WM-Führung Makulatur!

Hinter den starken De Wolf und Haarup wurde Qualifikations-Sieger Thibault Benistant (Yamaha) Vierter vor Mattia Guadagnini auf GasGas. Teamkollege Simon Längenfelder zeigte als Tageszehnter leichten Aufwärtstrend, ebenso wie der Chemnitzer Jeremy Sydow auf Rang 12. Der Holländer Rick Elzinga, der mit Wildcard auf Yamaha unterwegs war, überraschte vor allem in Lauf 2 mit einer famosen Fahrt und hielt sich lange in den Top 5. Gesamt erreichte der 18-Jährige Platz 7 und unterstrich seinen Status als Riesentalent. ■

NACHRICHTEN

MARIO ROMAN ERSTER SAISONSIEGER

Sherco-Werksfahrer Mario Roman gewann letzte Woche in Israel das „Minus 400“, den ersten von acht Läufen zur Hardenduro-WM 2022. Der Spanier hatte nach drei Tagen bei extremer Hitze sieben Minuten Vorsprung auf Titelverteidiger und SuperEnduro-Weltmeister Billy Bolt (Husqvarna). Dritter wurde dessen britischer Landsmann Graham Jarvis (Husqvarna). Vizeweltmeister Manuel Lettenbichler musste wegen seiner Verletzung weiter pausieren und scheidet deshalb jetzt schon aus dem Titelkampf aus.

ERSTER MUSQUIN-SIEG

Der Tagessieg beim dritten SX-Meisterschaftslauf im Triple-Crown-Format in St. Louis ging an KTM-Fahrer Marvin Musquin. Seinen ersten Saisonsieg sicherte sich der Franzose mit einem 2-1-2 vor Honda-Pilot Chase Sexton und Tabellenführer Eli Tomac auf Yamaha. Tomac konnte seinen Punktevorsprung in der US-Meisterschaft mit nun 302 Zählern auf Kawasaki-Werkspilot Jason Anderson (246) weiter ausbauen. Dritter ist GasGas-Pilot Justin Barcia (240). Vier Rennen vor Schluss steht Tomac damit vor seinem zweiten Titel.

NUMMER 4 FÜR BOU

Auch beim vierten X-Trial-WM-Lauf letzten Sonntag in Barcelona war Trial-Megastar Toni Bou (Repsol-Honda) unschlagbar. Diesmal setzte sich der Katalane im Finale mit 12 Punkten im Finale gegen Landsmann Adam Raga (16) und den Italiener Matteo Grattarola (24) durch. Bou geht mit 30 Punkten Vorsprung auf Raga in die Sommerpause. Die letzten beiden Indoor-Läufe finden im Oktober statt.

HÄRTEL AUFTAKTSIEGER

Das erste Speedway der Saison in Herxheim gewann Michael Härtel mit sechs Laufsiegen vor dem 17-jährigen Norick Blödorn. Sandro Wassermann konnte im Finallauf Max Dilger überflügeln und wurde Dritter.

MOTOCROSS-GP TRENTINO/MXGP

Pietramurata (I): 10. April, 5. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 18 Grad. **1. Lauf:** 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet, 19 Runden à 1,570 km (= 29,830 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	34.25,634 min = 51,988 km/h
2.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	19	+ 3,684 s
3.	Jorge Prado (E)	KTM	19	+ 6,765 s
4.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 18,420 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 20,781 s
6.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	19	+ 22,039 s
7.	Jeremy V. Horebeek (B)	Beta	19	+ 22,756 s
8.	Brian Bogers (NL)	Husqvarna	19	+ 24,648 s
13.	Tom Koch (D)	KTM	19	+ 48,834 s
14.	Henry Jacobi (D)	Honda	19	+ 55,177 s

Pietramurata (I): 10. April, 5. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 18 Grad. **2. Lauf:** 24 Fahrer gestartet, 24 gewertet, 19 Runden à 1,570 km (= 29,830 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tim Gajser (SLO)	Honda	19	34.35,096 min = 51,751 km/h
2.	Maxime Renaux (F)	Yamaha	19	+ 5,170 s
3.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	19	+ 6,048 s
4.	Jorge Prado (E)	KTM	19	+ 7,175 s
5.	Brian Bogers (NL)	Husqvarna	19	+ 8,067s
6.	Ben Watson (GB)	Kawasaki	19	+ 14,250 s
7.	Ruben Fernandez (E)	Honda	19	+ 20,940 s
8.	Jeremy V. Horebeek (B)	Beta	19	+ 27,492 s
12.	Tom Koch (D)	KTM	19	+ 47,781 s
22.	Henry Jacobi (D)	Honda	14	+ 5 Runden

WM-STAND MXGP

1.	Tim Gajser	236 Punkte
2.	Jorge Prado	203
3.	Maxime Renaux	184
4.	Jeremy Seewer	160
5.	Glenn Coldenhoff	141
6.	Brian Bogers	126
7.	Jeremy Van Horebeek	126
17.	Henry Jacobi	59
19.	Tom Koch	41
23.	Valentin Guillod (CH)	10

1.	Honda	236 Punkte
2.	Yamaha	213
3.	GasGas	203

MOTOCROSS-GP TRENTINO/MX2

Pietramurata (I): 10. April, 5. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 18 Grad. **1. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 19 Runden à 1,570 km (= 29,830 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	19	34.48,891 min = 51,409 km/h
2.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	19	+ 3,039 s
3.	Jago Geerts (B)	Yamaha	19	+ 14,088 s
4.	Andrea Adamo (I)	GasGas	19	+ 21,286 s
5.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	19	+ 25,211 s
6.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	19	+ 26,560 s
7.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	19	+ 27,995 s
8.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 33,470 s
13.	Jeremy Sydow (D)	KTM	19	+ 43,637 s
15.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	18	+ 53,898 s

Pietramurata (I): 10. April, 5. WM-Lauf, Wetter: sonnig, 18 Grad. **2. Lauf:** 33 Fahrer gestartet, 33 gewertet, 19 Runden à 1,570 km (= 29,830 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Tom Vialle (F)	KTM	19	35.04,840 min = 51,020 km/h
2.	Kay de Wolf (NL)	Husqvarna	19	+ 4,237 s
3.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	19	+ 11,713 s
4.	Mattia Guadagnini (I)	GasGas	19	+ 13,537 s
5.	Kevin Horgmo (N)	Kawasaki	19	+ 15,172 s
6.	Mikkel Haarup (DK)	Kawasaki	19	+ 26,172 s
7.	Rick Elzinga (NL)	Yamaha	19	+ 27,820 s
10.	Simon Längenfelder (D)	GasGas	19	+ 44,064 s
11.	Jeremy Sydow (D)	KTM	19	+ 45,322 s
17.	Kevin Brumann (CH)	Yamaha	19	+ 1.15,756 min

WM-STAND MX2

1.	Tom Vialle	208 Punkte
2.	Jago Geerts	194
3.	Mikkel Haarup	169
4.	Simon Längenfelder	154
5.	Kay de Wolf	150
6.	Mattia Guadagnini	138
7.	Kevin Horgmo	136
12.	Jeremy Sydow	80
18.	Kevin Brumann	33
30.	Noah Ludwig	7

1.	KTM	224 Punkte
2.	Yamaha	216
3.	GasGas	196



MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

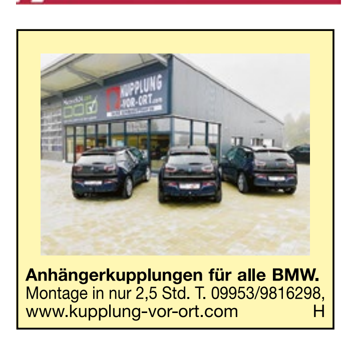


Audi



R8 GT3 Evo, 12/2018, geringe Laufzeit, alles revidiert, großes Ersatzteil Paket, abzugeben ab Oktober 2022, Preis auf Anfrage. Uwe Alzen Automotive, Waldstr. 60, 57518 Betzdorf, Tel. 0171/5453112 H

BMW



Anhängerkupplungen für alle BMW. Montage in nur 2,5 Std. T. 09953/9816298, www.kupplung-vor-ort.com H



M8 Cabrio Sondermodell"Barcelona", Gar. 10/2026, Mod. 2021, orig. 789 km, NP 196.850,- jetzt 156.850,-. 0152/29362733

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58228

Suche Z1, Z3, Z8. 0172/8339378 H



BMW Alpina

Suche Alpina Fzg. bis 2003. 0172/8339378 H

Bugatti



2005/15 Bugatti Veyron 16.4, erste Serie, für Sammlung gesucht … Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, www.cargold.com H

Jaguar



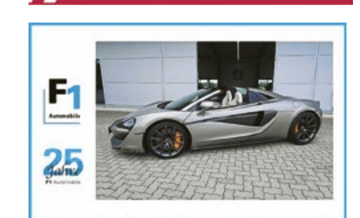
XJR, 94300 km, 267 kW (363 PS), grau, Klima, 14.500,- €. 82547 Eurasburg, Tel. 0151/65486544

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58165

Arden

Suche original Arden Jaguar Fahrzeuge mit ZF-Getriebe, auch perfekte Japan Importe. englishcars@gmx.de H

McLaren



570S Cab. Individual, EZ 18, 10000 km, top indiv. Ausst. (UPE 279.000,- €), Garantie 4/23, neuw., 176.900,- €. F1 GmbH, Neuwiesenstr. 2, 76689 Karlsdorf, 07251-949410, f1-automobile.de H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58215

Mercedes



1953 Mercedes 300 S Coupé, Stahlschiebedach, dt. Erstausl., 1 von 216! Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Suche SLS-Coupé. Tel. 0172/9342421 H



280 SE (W111) Original-Cabriolet, Flachkühler, 160 PS, deutsche EZ 02/70, H-Kennz., Pappbrief + Historie, silber-met., Leder schwarz, Mittelaut., Servol., Becker Grand Prix, Dach + Lack + Chrom top, Technik überholt, Innenausst. unangetastet, GTÜ-Gutachten € 195.000,- = VHB. Raum BI, Tel. 0171/8166161

Bücher:
www.motorbuch-versand.de



Anhängerkupplungen für alle Mercedes und AMG, z.B. SL - SLK - alle AMG - Smart. Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, Tel. 09953/9816298 H



1955 Mercedes 300 Adenauer Cabriolet D, nur 125 gebaut, dt. Erstausl., Matching. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



2008/14 Mercedes G 500 Cabriolet, geringe Laufleistung, gute Farbe… Haben Sie Ihn? Wir suchen danach! 08036-7006, cargold.com H



1996 Mercedes 600 SEC mit AMG 7,3L V12 Motor, gepflegt, Langstrecke. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

MG



1933 MG L-Type Magna Kompressor, technisch und optisch top. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

Porsche



1982 Porsche 911 Turbo, deutsche Erstauslieferung, erst 2. Hand, Schiebedach. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H



991 GT3 Touring, 1. Hd., 5900 km, 368 kW (500 PS), GT-silber, Navi, Klima, Xenon, Porsche Approved, unfallfrei, 190.000,- €. dr.med.j.schellhaas@web.de

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 58227

1959 Porsche 356 Convertible D, Drauz-Karosserie, Matching, wunderschön und 1-A. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, 08036/7006, cargold.com H

997 Cabrio Tiptr. S, 325 PS, EZ 06, 1. Hd., nur 38000 km, DVD, 19 Zoll, Sitz-Hzg., 64.900,- €. Tel. 0173/5398553

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

993 Carrera 4 Cabrio, EZ 11/1997, 286 PS, 128.548 km, 6-Gang Allrad, arktissilber-met. (nur letzte Serie!), Leder + Dach schwarz, Xenon, Klima, Navi/CD, Tel., dt. Fahrzeug, Scheckheft, unfallfr. Top-Original-Zust., VHB € 79.911,-. Tel. 0171/8166161

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H



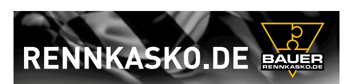
Tesla



Jetzt für alle Tesla 3/S/X/Y abnehmbare Anhängerkupplungen, Sofortmontage in 2,5 Std. www.kupplung-vor-ort.com, 09953/9816298 H



Versicherungen









Motorradmarkt



Kalex



Kalex Moto2, 2012-2014 in WM, Preis 39.500,- €. Tel. +49 160/98132488

MOTOR SPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

■ Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) ■ Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 18/22

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❏ MOTORSPORT aktuell € 2,70
❏ auto motor und sport € 4,50
❏ MOTORRAD € 4,50
❏ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❏	MOTOR SPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❏	MOTOR SPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,-	30,-	45,-	15,-
❏	MOTOR SPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❏ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Bitte veröffentlichen Sie den Text ______ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik ______

unter ❏ Autos ❏ Motorräder

❏ als Privatanzeige

❏ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❏ mit Foto (max. Höhe 35 mm) privat zzgl. 30,– € gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❏ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil:
Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,70 € (D), 3,00 € (A), 4,30 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,70 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 135,00 €
(Österreich: 150,00 €, Schweiz: 215,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,70 Euro): Deutschland: 19,00 € (Österreich: 21,00 €, Schweiz: 30,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 81,00 € (Österreich: 90,00 €, Schweiz: 129,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,62 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e. V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de

Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

BILD DER WOCHE



MOTORSPORT IMAGES

Freud und Leid bei Ferrari: Leclerc rast zum zweiten Saisonsieg. Teamkollege Sainz versenkt seinen F1-75 im Kiesbett

Immer interessant

MSa-Facelift und Resultate
MSa 15/2021

Ich gehöre seit 1985 zur Leserschaft Eures Blattes und habe schon viele Veränderungen miterlebt. Mein absolutes Highlight sind die Artikel, die Michael Schmidt schreibt, aber auch Tobias Grüner bringt immer wieder Interessantes. Die Historie der Laufbahnen von Verstappen und Leclerc im letzten Heft fand ich klasse, und das hat mich veranlasst, die Rennergebnisse aus deren Kart-Zeit zu recherchieren, da ich zu den Statistikern gehöre.

Was die aktuelle Überarbeitung angeht, fehlt mir nur die Angabe zum Fahrzeug, die in der Startaufstellung gut aufgehoben wäre, dann bitte mit Fahrzeug-Motor-Bezeichnung, also zum Beispiel: Red Bull RB18 RBPTH001 V6t h 1.6. Ansonsten weiter so, der Umfang der Gesamtberichterstattung, insbesondere F3 und F2 sowie IndyCar, passt für mich.

Karl-Heinz Dreweskracht
D-52477 Alsdorf

Die F1-Berichterstattung ist etwas besser geworden, gefällt mir aber immer noch nicht so gut wie früher! Und zu den Lkw-F1: Zeigen Sie mal den Lesern, wie sich die Größenverhältnisse der Autos ins Gigantische entwickelt haben, ähnlich wie bei den Pkw für Straße – Fiat 500 von 1960 gegen einen großem SUV von heute!

Ronny Bonitz
D-79594 Inzlingen

Viel Begeisterung

Das Duell Ferrari vs. Red Bull
MSa 17/2021

Ferrari ist wieder vorn dabei, und ich erwarte mir daher eine besondere Atmosphäre und Stimmung beim kommenden GP im Autodromo Enzo e Dino Ferrari in Imola. Wenn auch das Autodromo für mich mit vielen Emotionen und Erinnerungen an das Schwarze Wochenende von 1994 verbunden ist, freue ich mich zusammen mit meinem Freund und Imola-Kenner, Peter Levay, wieder einmal dabei sein zu können. Es ist nicht nur das Renngeschehen, sondern auch die große Begeisterung und Herzlichkeit der italienischen Fans, die wir schon einige Male hautnah erleben durften.

Rudolf Ratzenberger
per E-Mail

KONTAKT
MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

Termine

TV-Programm

Donnerstag, 14. April		
ab 21.45	Supercars Melbourne, 1.–3. Rennen (Zus.)	Sport 1+*
Freitag, 15. April		
20.00	NASCAR Cup, Martinsville (Zus./Wh.)	Motorvision TV*
Samstag, 16. April		
09.00	F1-Klassiker, GP Frankreich 2002	Sky Sport F1*
ab 13.00	IndyCar St. Pete/Texas/Long Beach (Wh.)	Sky Sport F1*
14.45	Endurance-WM, 24h Le Mans **LIVE**	Eurosport 2*
19.30	GTWC Endurance, Imola (Highlights)	Sky Sport F1*
20.55	Diverse Rallye-Sendungen (bis 00.35)	Motorvision TV*
Sonntag, 17. April		
06.00	Endurance-WM, 24h Le Mans **LIVE** (Forts.)	Eurosport 2*
08.30	PS – Automagazin (Wh.: 18.30)	N-TV
09.00	F1-Klassiker, GP Japan 2003	Sky Sport F1*
13.00	Formel 1 Bahrain, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
15.00	Formel 1 Jeddah, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
17.00	Formel 1 Melbourne, Rennen (Wh.)	Sky Sport F1*
17.00	Auto Mobil (Magazin)	VOX
18.15	GRIP – Das Motormagazin	RTL II
ab 19.00	Div. F1-Klassiker 1983–1989 (Zus./bis 23.30)	Sky Sport F1*
20.00	IMSA-Sportw. Long Beach, Highlights	Motorvision TV*
Montag, 18. April		
00.30	NASCAR Cup Series, Bristol **LIVE**	Sport 1+*
20.55	Diverse Motorrad-Sendungen (bis 00.50)	Motorvision TV*

Livestream/Internet

Samstag, 16. April		
07.00	Super GT Okayama, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
12.05	Le Mans Cup Le Castellet, Qualifying **LIVE**	YouTube**
13.45	ELMS Le Castellet, Qualifying **LIVE**	YouTube**
16.20	Le Mans Cup Le Castellet, Rennen **LIVE**	YouTube**
21.15	GT America Sonoma, 1. Rennen **LIVE**	YouTube**
ca. 23.05	GTWC Sonoma, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 17. April		
06.30	Super GT Okayama, Rennen **LIVE**	motorsport.tv*
10.40	ELMS Le Castellet, Rennen **LIVE**	YouTube**
18.30	GT America Sonoma, 2. Rennen **LIVE**	YouTube**
ca. 22.00	GTWC Sonoma, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
Montag, 18. April		
ca. 09.55	TCR UK Oulton Park, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 12.10	British GT Oulton Park, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 15.40	TCR UK Oulton Park, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
ca. 17.00	British GT Oulton Park, 2. Rennen **LIVE**	YouTube

*kostenpflichtig ** auch motorsport.tv (kostenlos)

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
16./17.04.	NASCAR Trucks/Cup, Bristol	USA
16./17.04.	GT World Challenge/GT America, Sonoma	USA
16./17.04.	TCR Australien/6h-Rennen, Bathurst	AUS
17.04.	ELMS/Le Mans Cup, Le Castellet	F
17.04.	Super GT, Okayama	J
18.04.	British GT/TCR UK, Oulton Park	GB
Motorrad		
16.04.	US-Supercross, Atlanta	USA
16.04.	Speedway, Güstrow	D
16./17.04.	Endurance-WM/Seitenwagen-WM, Le Mans	F
17.04.	Speedway, Neuenknick	D
18.04.	Supermoto-WM, Busca	I

Vorschau



XPB

Formel 1: Rückkehrer Kevin Magnussen stellt sich unseren Fragen im Interview


AUDI/KRAELING

Tracktest: GT3-Selbsterfahrung mit dem neuen Audi R8 LMS evo II in Imola


NASCAR

NASCAR in Bristol: Das Dirt-Spektakel im Kolosseum der Stockcars



FIMEWC

Endurance-WM: Bei den 24 Stunden von Le Mans beginnt die Saison 2022